FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE DEPUIS LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE BORDEAUX

le lundi 14 juin 1937, à 9 h. 30

PAR

R. MATIGNON

BORDEAUX
IMPRIMERIE-LIBRAIRIE DELMAS
6, place Saint-Christoly
—
1937

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE DEPUIS LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE BORDEAUX

le lundi 14 juin 1937, à 9 h. 30

PAR

R. MATIGNON

BORDEAUX
IMPRIMERIE-LIBRAIRIE DELMAS
6, place Saint-Christoly
—
1937

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

M. FERRON, ✻, ✪ I., *Doyen honoraire.*

PROFESSEURS HONORAIRES :

MM. SAUVAIRE-JOURDAN, ✻, ✪ I.; LESCURE, ✪ I., ⚜;
DE BOECK, ✻, ✪ I.; NOAILLES, ✻, ✪ I.; BENZACAR, ✻, ✪ I.

MM. FERRADOU, ✻, ✪ I., *Doyen*, professeur d'*Histoire du droit*, chargé d'un cours de *Pandectes* (Diplôme d'études supérieures).

MARGAT, ✪ I., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours de *Droit international privé* (Licence).

BONNECASE, ✪ I., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours de *Droit maritime* (3e année).

PALMADE, ✻, ✪ A., ⚜, professeur de *Droit commercial.*

VIZIOZ, ✪ I., professeur de *Procédure civile*, chargé d'un cours de *Droit civil comparé* (Diplôme d'études supérieures) et d'un cours de *Procédure civile et voies d'exécution* (Capacité).

BONNARD, ✻, ✪ I., ⚜, *Assesseur du Doyen*, professeur de *Droit administratif*, chargé d'un cours de *Droit constitutionnel comparé* (Diplôme d'études supérieures).

POPLAWSKI, ✻, ✪ I., professeur de *Droit criminel*, chargé d'un cours de *Législation industrielle* et d'un cours de *Droit criminel* (Capacité).

BOYÉ, ✻, ✪ I., ⚜, professeur de *Droit romain.*

MOUNIER, ✪ I., professeur d'*Économie politique*, chargé d'un cours d'*Histoire des doctrines économiques* (Diplôme d'études supérieures).

BIBIÉ, ✻, ⚜, professeur de *Droit international public.*

RÉGLADE, ✪ A., professeur de *Droit constitutionnel et administratif*, chargé d'un cours de *Droit public* (Capacité).

GARRIGOU-LAGRANGE, professeur d'*Économie politique* et *Science financière*, chargé d'un cours de *Législation coloniale* (3e année).

HUBRECHT, ✪ A., professeur d'*Histoire du droit* (Doctorat), chargé d'un cours de *Droit romain* (Licence, 2e année).

LABORDE-LACOSTE, ✻, ✪ I., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours de *Droit civil* (Capacité) et d'un cours d'*Enregistrement.*

BRETHE DE LA GRESSAYE, ✪ A., professeur à la Faculté de droit d'Aix, chargé d'un cours de *Droit commercial* (Licence) et d'un cours de *Droit civil* (Capacité).

DE LAUBADÈRE, agrégé, chargé des cours de *Droit international public* (Licence et doctorat).

BERNARD, chargé de cours (*Droit romain*).

BORDAZ, chargé de cours (*Économie politique*).

M. ARTIGUELONG, ✪ A., *Secrétaire.*
Mme COSTES, ✪ A., *Secrétaire adjointe.*
Mme SOUBIE, *Bibliothécaire.*

COMMISSION DE LA THÈSE

MM. MOUNIER, professeur ..... *Président.*
GARRIGOU-LAGRANGE, professeur .....
BORDAZ, chargé de cours ..... } *Suffragants.*

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

LA

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

DEPUIS LA GUERRE

INTRODUCTION

Si elle n'est pas la plus vieille[1], la Compagnie Générale Transatlantique a néanmoins l'honneur d'être, depuis longtemps déjà, notre plus grande entreprise d'armements.

Ses soixante-seize années d'existence — elle a été fondée en 1861 — ont été employées à établir des relations dans tous les pays qui étaient susceptibles d'utiliser ses bateaux, à fonder des agences pour entretenir ces relations, à étudier les méthodes commerciales pouvant le mieux donner satisfaction à des clientèles diverses et sollicitées

---

(1) La Compagnie des Messageries Maritimes est, en effet, la plus ancienne. Elle est issue de la Compagnie des Messageries Impériales, fondée en 1805, qui eut jusqu'en 1826 le monopole des transports publics. C'est elle qui, en 1851, signa la première convention attribuant à une entreprise privée, moyennant une subvention, le service postal, accompli jusqu'alors par les navires de l'Etat. Elle porta pendant longtemps le nom de Compagnie des Messageries Nationales.

D'autre part, la Compagnie Fraissinet a célébré, en 1935, le centenaire de sa fondation.

de toutes parts, à former des états-majors pour commander les bateaux et des équipages pour assurer le service quotidien.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'importance internationale de la Transatlantique. Il nous suffira de dire qu'il n'est pas de meilleure ambassadrice auprès des gouvernements étrangers, qu'elle a la charge redoutable de défendre notre pavillon sur la ligne de New-York, où la concurrence est de beaucoup la plus âpre, qu'elle est connue partout sous le nom de « French Line », et que les Anglo-Saxons l'ont justement rebaptisée « ligne française », parce que, « en fait, la Transatlantique, sur les routes commerciales américaines, c'est la France tout court ».

Dans le cadre national, son importance est bien plus grande encore. Son apport au service du pays ne se limite pas aux transports postaux et aux relations maritimes assimilées à des transports d'intérêt public. C'est un employeur considérable de main-d'œuvre : son personnel navigant atteint 12.000 hommes, 2.000 ouvriers travaillent dans ses ateliers; elle a, à Paris et dans ses agences, plus de 1.000 employés, soit un total de 15.000 personnes à son service. De plus, la Compagnie est une cliente importante de l'industrie et du commerce français.

Il est permis de se demander quelle serait la physionomie des ports de Dunkerque, du Havre, de Saint-Nazaire, de Bordeaux, si ses services venaient à s'arrêter. Si demain ses navires cessaient d'apporter au Havre les cotons du Golfe, les sucres des Antilles, les cafés du Centre-Amérique, des navires étrangers se substitueraient à eux pour assurer ces transports; ils iraient ensuite se ravitailler dans leurs ports d'origine, et y acheter leurs fournitures; ils assureraient l'existence de marins étrangers, pendant que les nôtres chômeraient. Le trafic français correspondant dépérirait rapidement. Transportée sur des navires

sous pavillon étranger, la marchandise s'orienterait forcément vers les places de commerce étrangères.

Lorsqu'on envisage la ligne principale New-York-Le Havre, il est nécessaire d'insister sur ce fait que les recettes sont assurées presque exclusivement par une clientèle étrangère. Le nombre des passagers français est infime : il n'atteint pas 5 p. 100. Les seules recettes de la ligne de New-York — malgré la baisse due à la crise — représentent, de 1928 à 1931, plus de 1.250.000.000 de francs. La quasi-totalité de cette somme — plus de 1 milliard — provient donc de voyageurs étrangers, et a profité à la collectivité française, aux travailleurs français.

Le paquebot français est un élément primordial de propagande. Entre New-York et le Havre, le voyageur étranger se trouve dans l'atmosphère française, il apprend à nous connaître, à aimer l'art, le goût, la cuisine, le charme de notre pays. Cette semaine de voyage est une semaine effectivement vécue en France. La propagande légitime qu'exercent à bord nos stations de tourisme, nos villes d'eaux, nos villes d'art, incite le voyageur à mieux connaître la France, à y séjourner plus longtemps. La même propagande s'exercerait en faveur d'un pays étranger si le voyageur traversait l'Océan sur un navire battant pavillon d'un autre pays. Aucune publicité coûteuse ne vaut cette semaine que le passager vit dans l'atmosphère française, à bord d'un navire battant notre pavillon.

D'autre part, le navire est le lien moral entre la mère patrie et les comptoirs ou les groupes français disséminés dans les pays lointains.

La Compagnie Générale Transatlantique est donc un élément important de cette partie du patrimoine national et de l'outillage économique que constituent les entreprises de transport. Il nous a semblé qu'elle méritait d'être l'objet d'une étude.

Nous ne pouvions entreprendre un travail sur la Com-

pagnie Transatlantique depuis les origines jusqu'à nos jours, car plusieurs volumes auraient été nécessaires pour mener à bien une œuvre de cette envergure.

La période de l'après-guerre, qui présente pour la Compagnie de la rue Auber une importance toute particulière, a retenu notre attention : c'est elle qui sera examinée dans cet ouvrage.

Bien que cette période constitue un tout, il nous a été possible d'y apercevoir quatre grandes divisions, auxquelles correspondent quatre chapitres.

Le premier chapitre aura trait à l'après-guerre immédiat. La période de prospérité qui s'étend de 1924 à 1928 fera l'objet du deuxième. La crise fit alors son apparition, et nous en verrons les répercussions sur l'activité de la Compagnie dans le chapitre suivant. Nous réserverons le dernier chapitre aux conséquences des lois du 20 juillet 1933, qui ont réorganisé l'entreprise.

Nous serions ainsi tout de suite amené à traiter de la situation de la Transatlantique à la fin de la guerre, si nous ne jugions pas utile, sinon indispensable, de rappeler, très brièvement, dans un chapitre préliminaire, les principaux événements qui ont illustré l'existence de la Compagnie depuis ses origines.

CHAPITRE PRELIMINAIRE

LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE DES ORIGINES A LA FIN DE LA GUERRE (1855-1918)

Nous avons indiqué dans notre introduction que la Transatlantique avait été fondée en 1861. Nous semblons maintenant en contradiction avec nous-même, puisque nous donnons la date de 1855 comme étant celle de ses origines. Une explication est donc nécessaire.

La Compagnie Transatlantique remonte au décret du 25 août 1861, qui est son véritable acte de naissance. Mais elle n'a pas été créée de toutes pièces. Elle est issue de la Compagnie Générale Maritime, qui fut l'œuvre des frères Pereire, en 1855. D'ailleurs, la première section viendra mettre au point la question des origines de la Transatlantique. Elles s'étendent, quant à nous, du décret du 2 mai 1855 au 15 juin 1864, jour de l'inauguration de la ligne Le Havre-New-York.

Nous réserverons la section II à l'étude du fonctionnement de la Compagnie de 1864 à 1880.

En 1880, elle ne se contente plus de rayonner sur l'Océan; elle étend son champ d'action sur la Méditerranée. Sa venue sur la Méditerranée nous a semblé constituer un événement assez considérable pour justifier une division.

La déclaration de guerre a provoqué un tel bouleversement dans l'économie des Compagnies françaises de navigation en général, et en particulier dans celle de la

Transatlantique, que nous avons estimé devoir réserver une quatrième et dernière section aux relations de l'Etat et de la Compagnie pendant la grande tourmente.

SECTION PREMIERE

Les origines de la Compagnie Générale Transatlantique (1855-1864).

La Compagnie Générale Maritime. — La naissance de la Compagnie Générale Transatlantique (Décret du 25 août 1861). — La Transatlantique de 1861 à 1864.

C'est Isaac Pereire, alors président du Conseil d'administration de la Société Générale de Crédit Mobilier, qui fonda la Compagnie Générale Maritime, avec l'aide de cette banque et d'un certain nombre de gros financiers de l'époque. Des actes notariés, en date des 16, 22, 23, 24, 25 et 27 novembre 1854, nous renseignent à ce sujet.

Son frère, Jacob-Emile Pereire, qui était à la tête du Conseil d'administration de la Compagnie des Chemins de fer du Midi, participait également à l'opération, ainsi que le fils d'Isaac, Eugène Pereire, qui devait plus tard être appelé à la présidence de la Compagnie Générale Transatlantique. En somme, toute la famille Pereire s'intéressa au lancement de la nouvelle Compagnie.

A côté d'eux et de leur banque, à côté de la haute finance de ce temps, on pouvait aussi remarquer la présence d'un certain armateur de Granville, nommé Théroulde, qui devait apporter, non seulement ses deniers, mais aussi une connaissance profonde des choses maritimes.

Les statuts furent définitivement fixés par acte devant notaire, en date des 24 et 25 février 1855. Il ne restait plus, pour que la Compagnie pût fonctionner, que l'approbation du Gouvernement. Ce fut bientôt chose faite ;

un décret du 2 mai 1855 vint donner l'approbation tant attendue. La Compagnie Générale Maritime était créée.

Cette Compagnie, dont le fonds social était fixé à 30 millions de francs (divisé en 60.000 actions de 500 francs), avait un double objet :

1° Toutes opérations de construction, d'armement et d'affrètement de navires, de pêches, d'avances sur consignations, et, en général, toutes opérations de commerce maritime faites, soit directement, soit en participation avec des tiers.

2° Toute fabrication, achat, vente et transports de conserves alimentaires et d'engrais (1).

La Société eut des débuts difficiles, parce que créée à une époque de crise qui dura jusqu'en 1859 (2). Les principaux articles importés par elle : les sucres, les blés et le riz subirent une baisse sans précédent, d'où il s'ensuivit une perte de l'ordre de 5 millions. La Société Générale de Crédit Mobilier vint à son secours. Malgré cela, il fallut recourir à une diminution de capital et à une émission d'obligations.

Mais, à partir de cette date, sous l'influence, d'une part, de la bonne marche des opérations de pêche à la morue, de transport des coolies, et, d'autre part, de la reprise générale des affaires, la Compagnie Générale Maritime connut des années bien meilleures (3).

Il fallait mieux à ces audacieux qu'étaient les frères Pereire. L'occasion de donner libre cours à leur ambition ne devait pas longtemps se faire attendre.

---

(1) Voir *Revue des Deux-Mondes*, 1er mars 1896, article de M. le vicomte d'Avenel.

(2) Voir rapport présenté à l'Assemblée générale extraordinaire du 17 décembre 1859.

(3) En 1858, la Compagnie Générale Maritime possédait 6 vapeurs, allant les uns en Algérie, les autres à Hambourg, et quelques voiliers desservant la Californie. L'année suivante, les bateaux à vapeur s'élevaient au nombre de 8, et les navires à voiles au nombre de 54.

*
* *

C'est sur l'Atlantique qu'ils voulurent désormais étendre leur domination. Ils réussirent pleinement là où beaucoup d'autres avaient piteusement échoué.

Depuis 1840, le Gouvernement s'occupait de l'établissement des services maritimes postaux entre la France et l'Amérique. Dès cette époque, l'utilité des communications était proclamée. La ligne des Etats-Unis était, de l'avis unanime, reconnue indispensable (4).

Une loi du 16 juillet 1840 autorisa le Ministre des Finances à traiter, pour la ligne du Havre à New-York, dans un délai de six mois, avec une Compagnie commerciale, qui se chargerait d'assurer le service moyennant une subvention annuelle de 880 francs par force de cheval. Le service devait être fait par des paquebots (3 au moins, 5 au plus) de la force de 450 CV. (le chiffre total de la subvention aurait été pour 4 paquebots de 1.584.000 francs). Pour cette ligne, et dans l'intérêt de la rapidité des communications, l'Etat abandonnait l'exploitation au commerce, le but à poursuivre étant surtout commercial.

Quant aux autres lignes de l'Amérique Centrale, des Antilles et de l'Amérique du Sud, on jugeait préférable de les faire exploiter par des bâtiments de l'Etat, et à son compte.

Pour la ligne de New-York, on ne trouva pas de soumissionnaire, la subvention étant jugée trop faible. Pour les autres lignes, 17 paquebots furent construits dans les arsenaux de la Marine Royale, et, vers 1844, l'Etat aurait pu commencer l'exploitation. Il ne le fit pas. Une enquête fit ressortir, en effet, que le service donnerait lieu à une dépense de 12 millions par an, à la charge du Trésor, avec

---

(4) De Salvandy disait : « S'il ne devait y en avoir qu'une, ce serait celle-là. »

la perspective éventuelle de 4 à 5 millions de produits (5). Le Gouvernement proposa donc de confier l'exploitation des diverses lignes à des Compagnies commerciales.

En 1846, la Compagnie Héroult et Handel offrit au Ministre des Finances de se charger de la ligne de New-York pour une durée de dix ans, moyennant la cession par le Gouvernement de 4 paquebots de la force de 450 CV. Malheureusement, elle ne put tenir ses engagements, et, le 12 avril 1848, le Gouvernement provisoire autorisait par décret le Ministre de la Marine à s'emparer des paquebots transatlantiques.

Neuf ans plus tard, une loi du 17 juin 1857 autorisa le Ministre des Finances à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement, pendant vingt années, d'une subvention annuelle de 14 millions au maximum, pour l'exploitation de trois services de correspondance par paquebots à vapeur entre la France et : 1° New-York; 2° les Antilles, le Mexique, Aspinwall et Cayenne; 3° le Brésil et Buenos-Ayres.

Les deux premiers services furent concédés à la Compagnie V. Marziou, dite « l'Union Maritime » (décret du 20 février-1er mars 1855). Mais le concessionnaire ne put, une fois encore, faute de capitaux, constituer une Société pour l'exploitation de son privilège. Il proposa au Ministre de se désister en faveur de la Compagnie Générale Maritime. Le désistement, opéré par acte sous-seing privé, en date du 16 octobre 1860, fut accepté par le Ministre, le 19 octobre.

La loi du 3 juillet 1861 est venue approuver les stipulations financières contenues dans l'article 7 de la Convention passée, le 20 octobre 1860, entre le Ministre des Finances et la Compagnie Générale Maritime (représentée par Jacob-Emile Pereire), pour la concession à la dite Compagnie du service postal transatlantique entre la

---

(5) Voir *Moniteur universel*, 2 avril 1845.

France, les Etats-Unis et les Antilles. La Société Générale de Crédit Mobilier intervint également pour garantir les engagements financiers de la Compagnie et la réalisation de son capital.

Le décret de concession porte la date du 22 juillet 1861.

Beaucoup plus important que ce dernier est, à notre avis, le décret impérial du 25 août 1861. Il avait un double objet : 1° il autorisait la Compagnie Générale Maritime à prendre le nom de Compagnie Générale Transatlantique; 2° il approuvait la nouvelle rédaction des statuts de la dite Société.

D'après les conventions des 20 octobre 1860, 24 avril et 8 juin 1861, la Compagnie s'engageait à desservir pendant vingt ans deux lignes principales :

1° Toutes les deux semaines, la ligne du Havre à New-York, avec escale à Brest;

2° Deux fois par mois, celle de Saint-Nazaire aux Antilles et à Aspinwall, avec annexes sur la Guadeloupe, le Mexique et Cayenne, aux clauses et conditions du cahier des charges antérieurement accepté par la Compagnie Marziou, et moyennant une subvention annuelle de 9.300.000 francs.

L'Etat faisait, en outre, à la Compagnie, l'avance sans intérêts des deux premières annuités, soit 18 millions 600.000 francs (remboursables par annuités de 930.000 francs).

Les fondateurs de la Compagnie Générale Transatlantique furent les mêmes que ceux de la Compagnie Générale Maritime. Tout comme cette dernière, la Transatlantique fut l'œuvre de la haute finance. La Société Générale de Crédit Mobilier apporta encore le secours de ses capitaux. La famille Pereire était à la tête de l'opération. Un seul changement se produisit : Jacob-Emile Pereire remplaça son frère au gouvernail de l'entreprise. La Compagnie Générale Transatlantique n'était en somme

que la Compagnie Générale Maritime, qui, en changeant d'objet, changea également de nom [6].

Les statuts de la nouvelle Société, promulgués à la date du 25 août 1861, outre qu'ils indiquaient que le fonds social était désormais constitué par 80.000 actions de 500 francs, venaient définir son caractère et son but : en dehors des services transatlantiques qui lui étaient ou qui lui seraient concédés, les autres opérations étaient restreintes à des opérations de constructions de navires, d'armement, d'affrètement, de pêche et de transport maritime.

***

Il fallut bientôt songer à l'organisation des services transatlantiques. Le Cahier des charges indiquait qu'il devait être mis en ligne, sur la route de New-York : 5 paquebots de 850 CV., d'une vitesse moyenne de 11 nœuds 5, et sur Aspinwall : 6 paquebots de 550 CV., d'une vitesse moyenne de 10 nœuds 5. Mais il fallait considérer aussi la concurrence faite, dans la direction Antilles et Aspinwall, par la Royal Mail dont les bateaux de 800 CV. atteignaient des vitesses de 10 nœuds 75.

En présence de ces faits, le Conseil d'Administration décida de faire construire 8 steamers pouvant être placés, indistinctement, sur le parcours des Antilles ou sur celui de New-York. Sur cette dernière voie, « où la rivalité de deux grands peuples a concentré les moyens de transport les plus rapides et le plus perfectionnés », trois bateaux de 1.000 CV. devaient être mis en ligne [7].

---

(6) Voir *Revue des Deux Mondes*, 1er mars 1896, article déjà cité.

(7) Le rapport présenté à l'Assemblée générale du 19 décembre 1861 nous fait connaître que les steamers de la Transatlantique auraient 105 mètres de long pour le type des Antilles et 108 mètres pour celui de New-York, alors que les bateaux de la Royal Mail n'avaient que 100 mètres.

Le système à roues et à balancier fut retenu par les ingénieurs de la Compagnie comme étant le meilleur.

Un avenant additionnel à la Convention commandait à la Compagnie « d'acheter ou de faire construire en France la moitié au moins de son matériel, l'autre moitié pouvant être exécutée à l'étranger ».

Appel fut fait immédiatement aux constructeurs français et étrangers. Les chantiers français faisant des prix de beaucoup supérieurs à ceux des chantiers étrangers, la Compagnie éprouva de nombreuses difficultés. En fin de compte, la question fut résolue de la façon suivante, en ce qui concernait les 8 bateaux de 850 CV. (type commun de New-York et des Antilles) :

Scott et Cie, de Greenock, construiraient, en Ecosse, 3 bateaux (coques et machines);

Schneider et Cie, du Creusot, fabriqueraient, en France, 5 machines destinées à 5 bateaux du même type. Les coques de ces 5 bateaux seraient exécutées en France, dans des ateliers appartenant à la Compagnie, et sous la surveillance de ses ingénieurs, par les soins de Scott et Cie, qui emploieraient des ouvriers français.

La Transatlantique devait fonder, à cet effet, dans un port maritime, un atelier destiné à la construction navale : les chantiers de Saint-Nazaire-Penhoët remontent à cette date-là.

La commande des 3 grands paquebots de la ligne de New-York fut renvoyée à plus tard.

L'exploitation devait commencer le 22 juillet 1864 (8); mais, le 17 février 1862, le Gouvernement signa avec la Compagnie une convention d'après laquelle elle devait exécuter à partir du 1er avril 1862 un voyage mensuel de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz. Ce service était nécessité par l'expédition du Mexique. A titre de rémunération, la Compagnie recevait une subvention de 310.000 francs par voyage complet; en outre, elle était autorisée à n'exécuter

(8) Article 2 du traité.

sur la ligne de New-York que 12 voyages par an au lieu de 24, jusqu'au 22 juillet 1866.

La ligne de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz fut inaugurée le 14 avril 1862 par le paquebot *Louisiane* (9).

Deux ans plus tard, très exactement le 15 juin 1864, le *Washington* inaugura la route du Havre à New-York (10).

Il n'est peut-être pas de date plus importante que celle-là dans toute l'histoire de la Compagnie Générale Transatlantique, car c'est sur la ligne de New-York qu'elle a conquis ses plus beaux titres de gloire, et c'est l'exploitation de ce service qui a assuré sa fortune et sa grandeur.

SECTION II

Le fonctionnement de la Compagnie de 1864 à 1880.

Le matériel naval. — La convention de 1865. — La convention du 16 mars 1866. — La convention de 1868. — Les conventions de 1873 et de 1875. — De 1876 à 1880.

Le *Washington* ne devait pas tarder à être suivi par son sister-ship, le *Lafayette*.

Outre ces deux bateaux, le matériel destiné aux lignes postales d'Amérique comprenait, à ce moment-là : le *Saint-Laurent*, le *Pereire*, le *Ville-de-Paris*, le *Nouveau-Monde*, le *Panama* et l'*Europe*.

Cet effort fut estimé insuffisant par la Compagnie, qui ne tarda pas à commander 3 autres paquebots à roues

---

(9) Voir *Moniteur universel*, 16 avril 1862.

A partir de cette date, la Compagnie assura la correspondance de l'Amérique Centrale, le 14 de chaque mois, avec ses paquebots *Floride*, *Vera-Cruz* et *Tampico*, qui suivirent le chemin tracé par la *Louisiane*.

(10) Voir *Moniteur universel*, 17 juin 1864.

Le *Washington* était un paquebot à roues de 105 mètres de long, 13 m. 36 de large, 10 m. 80 de creux de la quille au premier pont. La jauge était de 3.400 tonneaux et son déplacement total en charge de 5.600 tonnes.

(prévus par le contrat pour être construits à partir de 1866). Ce furent : le *Napoléon-III*, l'*Impératrice-Eugénie* et la *France*.

*
* *

Le 17 avril 1865, une nouvelle convention remaniait tous les services : le parcours annuel total était de 160.000 lieues marines; le nombre des navires, porté à 17, représentait une force totale de 9.615 CV.

En raison de l'augmentation du nombre et de la puissance des navires, ainsi que de l'accroissement de parcours et de vitesse, il était fait remise à la Compagnie des pénalités qu'elle avait encourues pour insuffisance de vitesse sur la ligne de New-York.

C'est au cours de 1865 que les services de la Transatlantique commencèrent à fonctionner régulièrement.

*
* *

Deux nouvelles lignes annexes furent créées par la Convention du 16 mars 1866 (11).

C'est à la suite de cette convention, dans le courant de mars 1866, que le *Napoléon-III* (12) entra en service, en même temps que le *Pereire*, le *Ville-de-Paris* et le *Saint-Laurent* (13).

Grâce à cette mise en ligne, le service Le Havre-New-York devint bimensuel, alors que l'année précédente les départs n'avaient lieu que tous les 28 jours.

Le *Napoléon-III* fit la traversée de l'Atlantique en

---

(11) Cette convention fut approuvée par une loi du 11 juillet suivant.

(12) Le *Napoléon-III* avait 111 m. 50 de long, 14 mètres de large hors roues, 10 m. 25 de creux, 6 m. 70 de tirant d'eau, 6.000 tonnes de déplacement et 3.800 tonneaux de jauge nette. A la chute de l'Empire, il prit le nom de *Ville-du-Havre*. Transformé en 1872, il coula le 21 novembre 1873, à la suite d'un abordage du voilier *Loch-Earn*.

(13) Ces trois paquebots avaient été transformés sur cale en paquebots à hélice.

12 jours. Ce temps était bien supérieur à celui mis par les bâtiments à hélice : 9 jours, pour le *Pereire* et le *Ville-de-Paris*, 8 jours 4 heures, pour le *City-of-Paris* de l'Inman Line. Aussi la Compagnie fut-elle amenée, dès cette époque, à envisager la transformation de tous ses paquebots à roues.

*
* *

Par une convention du 15 février 1868 (14), on prolongeait la ligne de Saint-Thomas à la Jamaïque, jusqu'à Colon, et l'on créait la ligne de Panama à Valparaiso.

Cette dernière création n'était qu'une application de l'article 11 de la Convention et de l'article 2 du cahier des charges (annexés à la loi du 3 juillet 1861), qui prévoyaient que, dans le cas où l'Etat trouverait utile de prolonger les services dans le Pacifique, il en réserverait la concession à la Compagnie Transatlantique.

La subvention était de 750.000 francs; à côté de cette indemnité, qui peut paraître faible au premier abord, l'Etat organisait un nouveau système de subvention éventuelle, qui fonctionnait comme une garantie d'intérêt.

Le principe était que le Gouvernement assurait aux actionnaires, après paiement de tous frais d'exploitation et de toutes dépenses résultant des charges sociales, une rémunération de 5 % de leur capital, cela jusqu'à concurrence de 2 millions par an.

Par contre, dans le cas où les bénéfices de la Compagnie dépasseraient 8 %, l'Etat rentrerait en partage dans la proportion d'un quart.

L'Etat faisait une avance de 4.500.000 francs, fin 1868, non productive d'intérêts, et remboursable en cinq annuités.

---

(14) Approuvée par la loi du 26 juillet de la même année.

*
* *

Ce service fut d'ailleurs supprimé, peu de temps après avoir été établi, en vertu de la convention du 16 décembre 1873 (15). La Compagnie s'engageait, en compensation, à fournir, tant sur la ligne du Havre à New-York que sur celle des Antilles, un parcours annuel au moins égal à celui supprimé. Elle renonçait, en outre, à la subvention annuelle de 2 millions.

Une décision du Gouvernement, en date du 31 octobre 1874, supprima l'escale de Brest.

Les itinéraires furent modifiés à nouveau par la convention du 3 mars 1875.

Dans l'intervalle, la Compagnie avait dû transformer la plus grande partie de ses navires, en vue de l'application de la haute pression. Aucun navire, jusqu'en 1877, ne fut plus rapide que le *Pereire*.

*
* *

Un bouleversement complet fut réalisé dans l'organisation de la Compagnie Générale Transatlantique, au cours de 1876. Cette organisation fut calquée sur celle des grandes Compagnies de Chemins de fer. Elle devait comprendre cinq services :

1° Service central administratif et financier;
2° Service technique;
3° Service du Personnel et de l'Armement;
4° Service de l'Economat;
5° Service commercial.

Grâce à ce changement apporté dans la répartition des services, la prospérité de la Compagnie ne cessa de croître

---

(15) Approuvée par la loi du 22 janvier 1874.

au cours de la période 1876 à 1880[16]. Elle possédait d'ailleurs, à ce moment-là, un matériel naval hors de pair pour l'époque.

SECTION III

Les services de la Compagnie de 1880 à la déclaration de guerre.

§ 1. — Les services maritimes postaux entre la France et l'Afrique du Nord.

Avant 1880 : *Régie directe, Compagnie Bazin, Messageries Maritimes, Compagnie Valéry.* — *De* 1880 *à* 1914.

La Transatlantique avait donc pleinement réussi sur l'Océan, comme nous venons de le voir, lorsqu'en 1880 un nouveau champ d'action lui fut ouvert sur la Méditerranée.

De même que pour l'Atlantique, les bâtiments de la Compagnie ne furent pas les premiers à sillonner la Méditerranée.

Après la conquête de l'Algérie, en 1830, le Gouvernement songea à organiser un service régulier à travers la Méditerranée. Le service fut effectué, au début, par des navires de l'Etat, dans un but exclusivement militaire et postal : c'est là le premier service organisé en régie directe. Ce sont ces navires, exploités par l'Etat uniquement pour lui-même au début, qui furent autorisés à transporter, à partir de 1834, des passagers civils de 1re et de 2e classe et du fret, dans la limite de la place disponible.

De son côté, une Compagnie marseillaise, à la tête de laquelle se trouvaient Ch. et A. Bazin, faisait, vers 1841, un service régulier avec l'Algérie. D'après Ch. Roux, « les vapeurs de cette Compagnie arrivaient plus ponctuelle-

(16) La Compagnie Générale Transatlantique s'est placée, en 1879, sous le régime de la loi de 1867 sur les sociétés.

ment que les avisos de l'Administration; à diverses reprises, un des vapeurs de la Compagnie Bazin, *le Tage*, revenant d'Alger, apporta des plis officiels au Gouvernement, que le vapeur de l'Administration, bloqué dans le port par la tempête, avait été obligé de lui confier » (17).

L'Etat jugea, en 1842, qu'il serait plus avantageux de traiter avec des compagnies privées. C'est précisément avec la Compagnie Bazin qu'il passa la première convention relative à l'Algérie. Un service commercial comportant 3 voyages par mois, entre Marseille et Alger, lui fut concédé pour deux ans. Elle devait effectuer tous les transports de la poste, et transporter de plus 15.000 passagers et 3.000 tonnes de matériel pour le compte de l'Etat. Celui-ci s'engageait, comme contre-partie, à lui verser une subvention forfaitaire de 1 million 1/2.

Le 24 mai 1843, le traité fut prorogé pendant trois années et renouvelé pour neuf ans, à partir du 1er janvier 1845.

La Compagnie des Messageries Maritimes, qui exploitait déjà les services du Levant, en vertu d'une convention de 1851, obtint, par celle du 25 février 1854, la concession des services de l'Algérie pour une durée de douze ans.

Le nombre des voyages annuels fut augmenté, mais la subvention et les charges restaient les mêmes.

Une convention du 28 novembre 1854 prorogea la durée du contrat jusqu'au 8 juillet 1871.

Le 1er juillet 1866, le service côtier entre Alger et Oran, d'une part, et Alger et Bône, d'autre part, fut concédé pour cinq ans et moyennant une subvention de 600.000 fr. aux Messageries Maritimes.

Dans le courant de la même année, cette Compagnie obtenait la concession d'un service entre Oran et Cadix, desservant Tanger.

---

(17) Voir Charles Roux, *Notre marine marchande*, p. 162 et 164.

Le réseau ayant été mis en adjudication au mois de juillet 1870, la Compagnie Valéry fut déclarée concessionnaire. Elle recevait, pour les divers services, formant un total de 94.120 lieues marines, une subvention de 910.000 francs par an (soit 9 fr. 66 par lieue). La subvention était considérablement diminuée, mais le transport des troupes et du matériel de l'Etat n'était plus gratuit.

La date d'expiration du contrat était le 30 juin 1880.

*
* *

En prévision de cette échéance, la loi du 16 août 1879 vint autoriser le ministre des Postes et Télégraphes à mettre en adjudication les diverses lignes de l'Algérie, pour une durée de quinze années, et moyennant une subvention de 1.200.000 francs au maximum.

La Compagnie Générale Transatlantique fut déclarée adjudicataire le 11 octobre 1879. Le parcours annuel était de 163.540 lieues et la subvention de 493.500 francs (soit 3 fr. 17 par lieue).

Notre grande Compagnie d'armement avait eu des services sur la Méditerranée avant cette date. Déjà, en 1855, la Compagnie Générale Maritime avait maintenu, pendant plusieurs mois, un service maritime à vapeur entre Rouen et l'Algérie. Mais ce n'est vraiment qu'en 1878 qu'elle y fit son apparition, inaugurant, le 12 décembre, par le paquebot *Ville-de-Marseille*, un service régulier entre ce port et la Nouvelle-Orléans.

Elle créa son agence générale à Marseille en mars 1880, et c'est le 1er juillet de la même année que commença l'exploitation des services postaux nouvellement concédés.

Ces derniers étaient alors extrêmement nombreux. Indépendamment d'Oran et d'Alger, la Compagnie devait desservir une multitude d'autres ports : Arzew, Mostaganem, Bougie, Djidjelli, Bône, Philippeville, etc.

Une flotte importante avait dû être commandée, tant en France qu'en Angleterre. En 1880, 10 paquebots de 1.850 tonneaux de jauge brute, 2 paquebots de 1.000 tonneaux et 3 vapeurs de charge de 500 tonneaux furent mis en ligne.

Fin 1880, cette flotte s'accrut de 12 bâtiments de la Compagnie Valéry — précédemment concessionnaire — rachetés par la Transatlantique (18).

L'année suivante, 2 paquebots de 1.850 tonneaux, *Ville-de-Rome* et *Ville-de-Naples*, furent encore commandés et, en 1884, *Ville-de-Tunis*, appartenant à la même série, fut mis en service.

L'exploitation fut très intense dès le début (19).

Une convention du 24 mai 1880 (20) créa une ligne directe de Marseille à Bône. La loi du 30 juillet 1881 remania les services. Une nouvelle convention fut signée le 29 septembre de la même année : la durée du nouveau marché était de quinze ans, le parcours total de 257.278 lieues, la subvention de 880.000 francs (soit 3 fr. 42 par lieue).

En 1882, 800 voyages furent effectués.

Une première ligne libre fut créée, en 1887, entre Marseille et Oran (avec escales à Sète, Port-Vendres, Alicante, Arzew, Mostaganem).

En 1888, la flotte s'accrut du paquebot *Eugène-Pereire* (21), et l'année suivante, furent commandés 3 sister-ships : *Duc-de-Bourgogne*, *Maréchal-Bugeaud* et *Ville-d'Alger*, et 3 cargos : *Tarn*, *Calvados* et *Gard* (destinés

---

(18) Neuf de ces bâtiments étaient identiques et avaient une jauge brute de 1.200 tonneaux.

(19) Du 1er juillet au 31 décembre 1880, 311 voyages furent effectués, 83.647 passagers et 82.341 tonnes de marchandises furent transportés. Un concours important fut apporté au Gouvernement pour l'expédition de Tunisie.

(20) Approuvée par la loi du 17 juillet suivant.

(21) Ce paquebot, long de 106 mètres, jaugeait 2.000 tonneaux et avait une puissance de machines de 3.200 CV.

au service des vapeurs de charge entre les ports de l'Ouest de la France et la côte d'Algérie).

Le paquebot *Général-Chanzy* — légèrement plus grand que le type *Eugène-Pereire* — fut mis en ligne en 1891 [22]. Cette année-là, la ligne de vapeurs de charge créée au départ de Saint-Nazaire-Bordeaux fut scindée en deux, l'une entre Dunkerque, Le Havre et l'Algérie [23]; l'autre entre Bordeaux, Oran, Alger et Marseille.

Au cours de la dernière décade du XIX[e] siècle, la presque totalité de la flotte affectée aux services de l'Afrique du Nord fut refondue [24].

Le 23 mars 1893, le Gouvernement, en prévision de l'échéance prochaine du contrat (1[er] juillet 1895), déposa un projet de loi qui modifiait les itinéraires, augmentait les vitesses et mettait les services en adjudication, en 4 lots, pour une durée de dix ans. Ce projet ne fut pas discuté. Un nouveau projet du 8 mars 1894 ne donna rien de positif.

Le terme approchant, on procéda à une adjudication provisoire. Celle-ci ne donna pas de résultats : la subvention réclamée, 8.965.000 francs, étant de beaucoup supérieure aux possibilités budgétaires.

Une convention fut alors conclue avec la Compagnie Transatlantique, d'après laquelle elle devait effectuer un parcours total de 194.644 lieues, moyennant une subvention de 1 million 1/2, qui pouvait s'augmenter de 500.000 francs, représentant des primes d'accélération à la vitesse. Mais le projet de loi [25] portant approbation de la convention fut repoussé [26].

---

(22) Ce paquebot devait se perdre corps et biens en mars 1908.

(23) Cette ligne fut supprimée en 1895.

(24) Transformation fut faite de 10 paquebots en 1891, de 6 paquebots en 1892, et de 3 en 1893.

(25) Ce projet fut déposé le 14 mai 1895.

(26) A la suite de cet échec, la Compagnie décida ne n'assurer que 9 services.

Le Gouvernement dut alors se préoccupèr d'assurer les communications à partir du 1er juillet 1895, au moyen de services libres. En conséquence, l'ancien crédit de 880.000 francs fut maintenu.

Le système de la liberté des transports et de la concurrence, ainsi adopté, échoua. Il fallut revenir au système des subventions.

Le 16 décembre 1896, une convention fut conclue (27), pour une durée de dix ans, entre l'Etat et trois compagnies : la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte (Compagnie Touache) et la Compagnie des Transports Maritimes à vapeur, qui se partagèrent l'ensemble des services. Elles recevaient une subvention globale de 1.600.000 francs pour un parcours de 312.000 lieues. Dans le cas où la vitesse moyenne annuelle réalisée sur les différentes lignes excéderait de plus d'un demi-nœud la vitesse réglementaire, une prime était prévue jusqu'à concurrence de 400.000 francs par an (le taux de la subvention par lieue marine ressortait à 5 fr. 113).

La nouvelle convention n'entra en vigueur que le 12 mars 1898. Vingt départs postaux étaient institués, dont 13 furent comptés à la « Transat », 6 à la Compagnie de Navigation Mixte et 1 aux Transports Maritimes.

Un nouvel essor fut encore donné aux services méditerranéens de notre Compagnie à ce moment-là (28).

La convention de 1896 expira le 11 mars 1908, sans qu'aucun accord ait encore été conclu. Un régime provisoire fut établi, l'année suivante, pour une durée de deux ans.

---

(27) Cette convention fut approuvée par une loi du 11 juillet 1898.

(28) 44.734 passagers, 9.618 têtes de bétail, 39.660 tonnes de plus qu'en 1897 furent transportés en 1898.

En 1905, la Compagnie fit construire des hangars et des postes d'embarquement spéciaux pour passagers au quai de la Joliette. Des travaux pour améliorer la ventilation des cales furent également effectués sur tous les bâtiments par suite du développement des transports de primeurs d'Algérie.

En 1911, il fut décidé que l'accord provisoire de 1909 continuerait, par tacite reconduction, de six mois en six mois, à dater du 12 mars. Cet accord devait être dénoncé par les trois compagnies intéressées, en septembre 1914.

Malgré les conditions très précaires que nous venons de voir, la Transatlantique continua l'effort qu'elle avait entrepris pour améliorer sa flotte méditerranéenne. En 1909, elle fit entrer en ligne le paquebot *Charles-Roux* (29), de 4.500 tonneaux; en 1910 et 1911, le *Carthage* et le *Timgad*, tous deux de 5.300 tonneaux et 10.000 CV.; en 1913, le *Duc-Aumale*, de 4.500 tonneaux et 7.000 CV.

§ 2. — Les services de la Transatlantique entre la France et l'Amérique.

Les conventions de 1883. — *La convention du* 16 *juillet* 1897. *Les conventions de* 1901 *et* 1908. — *La convention du* 20 *novembre* 1912.

Si les services de la Transatlantique sur la Méditerranée ont été étudiés en premier lieu, il n'en est pas moins vrai que les lignes de l'Océan, et plus particulièrement celle de New-York, ont conservé, pendant cette période de 1880 à 1914, l'importance capitale qui a toujours été la leur.

En 1880, la Compagnie, pour résister à la concurrence étrangère, mit en chantier un paquebot auquel on donna le nom de *La Normandie*. Il avait 146 mètres de longueur, 6.500 CV. de force et une hélice. Il devait faire 14 nœuds 5. Il fit mieux : parti du Havre, le 5 mai 1883, à 8 heures du matin, il arriva à New-York, le 13, à 6 heures du soir; au retour, il quitta New-York, le 23 mai, à 4 heures du soir, et arriva au Havre le 1er juin, à 5 heures du soir, ayant donné 15 nœuds 25 de moyenne. Il avait ainsi battu le

(29) Le *Charles-Roux* fut le premier bâtiment à turbines de la marine marchande française.

record détenu par le *Servia*, de la Cunard. Il marqua le début d'une période heureuse pour notre pavillon.

Deux ans avant l'expiration de la convention primitive, le Gouvernement mit en adjudication (30) les services maritimes postaux des Etats-Unis, des Antilles et du Mexique, divisés en deux lots :

Pour le premier lot le Havre-New-York, l'adjudication eut lieu le 23 juillet 1883. La Transatlantique ne trouva qu'un seul concurrent, qui n'offrait d'ailleurs pas de garanties suffisantes.

Pour le deuxième lot, elle se présenta seule, le 3 décembre suivant, et on dut lui conserver également l'exploitation du service des Antilles-Amérique Centrale (31).

La Compagnie resta donc concessionnaire de l'ensemble du réseau pour une nouvelle période de quinze ans, dont le point départ fut reporté au 22 juillet 1886.

Le service de New-York devint hebdomadaire. La vitesse moyenne annuelle devrait être supérieure à 15 nœuds. La subvention était de 5.480.000 francs (soit 49 fr. 60 par lieue). Pour encourager la Compagnie à construire des navires rapides et de grandes dimensions, on lui accordait en sus une prime à la vitesse de 12 francs par tonne de jauge brute et par 1/10 de nœud d'accélération de vitesse, sans que cela puisse dépasser une somme de 1.200.000 francs (augmentée de cette prime, la subvention ressortait à 60 fr. 47 par lieue).

Les résultats ne se firent pas attendre. 4 paquebots furent commandés : la *Champagne*, la *Bretagne*, la *Bourgogne* et la *Gascogne* (32).

---

(30) Il y fut autorisé par une loi du 28 juin 1883.

(31) Depuis lors, le marché a toujours été renouvelé de gré à gré.

(32) Ces paquebots mesuraient 150 mètres de long, 15 m. 86 de large, 4 m. 70 de creux. Ils déplaçaient 10.000 tonnes et développaient une puissance de 8.000 CV.

Les deux premiers furent commencés en 1884, à Saint-Nazaire, dans les

Ces navires inaugurèrent en 1886 la nouvelle concession faite à la Transatlantique. Ils permirent au pavillon français, grâce à leur vitesse moyenne de 16 à 17 nœuds, d'avoir à plusieurs reprises ses heures de suprématie.

En 1891, le paquebot *la Touraine* (33) fut mis en service. C'était la première réplique à l'activité menaçante du pavillon allemand. Il réalisa, aux essais, une vitesse de 19 nœuds 16.

***

Les résultats atteints par le dernier-né des paquebots de la Compagnie ne devaient pas tarder à être dépassés par les lignes concurrentes.

Aussi, dès 1893, la Direction adressa-t-elle au Gouvernement une demande de prorogation pour dix ans de son contrat, en offrant de construire, dans ses chantiers, 2 nouveaux paquebots rapides.

Une commission spéciale instituée au ministère des Postes et Télégraphes, sous la présidence de M. de Selves, examina cette proposition, et, le 8 novembre 1894, jeta les bases d'un projet de loi.

Le Parlement fit attendre jusqu'en 1898 le vote d'une loi portant approbation d'une convention du 16 juillet 1897, relative à la ligne de New-York, qui prorogeait le contrat jusqu'au 20 juillet 1911.

Moyennant cette prorogation et sous réserve de l'agrandissement du port du Havre, la Compagnie s'engageait à affecter au service postal 3 paquebots nouveaux, construits

---

chantiers de la Compagnie. La construction des deux autres fut confiée à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée et exécutée à La Seyne.

(33) Ce paquebot, construit dans les chantiers de la Compagnie, mesurait 157 mètres de long, 17 mètres de large, 11 m. 80 de creux, déplaçait 11.685 tonnes; sa machine était capable de développer une puissance de 12.000 CV.

en France aux dates suivantes : 1er avril 1900, 1er juillet 1900, 1er avril 1903.

Ces navires réaliseraient tous les perfectionnements possibles et le cahier des charges exigeait, pour la vitesse moyenne annuelle, un minimum de 18 nœuds 23, à partir du 1er avril 1903; elle ne pourrait être inférieure à 19 nœuds lors de la mise en service d'un quatrième paquebot neuf.

La Compagnie s'était en effet engagée (34) à mettre en chantier un quatrième paquebot, aussi perfectionné que possible et devant entrer en service au plus tard le 1er avril 1908, si, au 1er juillet 1905, il était constaté que la vitesse moyenne annuelle sur la ligne de New-York était inférieure de 10 % à la vitesse moyenne annuelle de l'une des lignes étrangères concurrentes.

Le principe d'une prime à la vitesse était conservé. Cette prime était portée à 25 francs par tonne de jauge brute et par 1/10 de nœud d'accélération de la vitesse de base.

La subvention fixe était ramenée à 5 millions. Comme compensation, le montant de la subvention éventuelle pour accélération des vitesses était portée à 1 million 680.000 francs. Le chiffre global restait donc le même, tout comme le service : un voyage par semaine, aller et retour, entre le Havre et New-York, sans escales.

En exécution du contrat, la Compagnie construisit immédiatement, dans ses chantiers de Penhoët, la *Lorraine* et la *Savoie* (35).

Nous devons noter que c'est en 1900 que la Compagnie céda ses chantiers à une société indépendante.

---

(34) Article 3 de la Convention.

(35) La *Lorraine* et la *Savoie* étaient identiques : longueur, 177 mètres; largeur, 18 m. 20; creux (sur quille au pont supérieur), 12 mètres; tirant d'eau, 7 m. 70; déplacement, 15.200 tonnes; 22 nœuds aux essais.

La *Lorraine*, commencée en août 1898 et mise à l'eau le 20 septembre 1899, est partie, pour son premier voyage à New-York, le 11 août 1900.

La *Savoie*, commencée en mars 1899 et lancée le 31 mars 1900, leva l'ancre la première fois pour New-York le 31 août 1900.

En 1906, une nouvelle unité, la *Provence* vint augmenter la flotte de la ligne de New-York (36).

*
* *

Une convention du 3 juillet 1901, relative aux services des Antilles et de l'Amérique Centrale, fut conclue par le ministre, spécialement autorisé par une loi du 1er juillet de la même année.

L'Etat devait payer une subvention annuelle fixe de 4.478.000 francs, augmentée d'une prime à la vitesse, calculée à raison de 500 francs par traversée et par quart de nœud d'accélération, au-delà de 12 nœuds. Le montant total de cette prime ne devait pas dépasser 400.000 francs par an.

Cette convention était provisoire et renouvelable d'année en année par tacite reconduction.

Une nouvelle convention, relative aux mêmes services, intervint le 26 octobre 1908. La durée de la convention était de quinze ans, à partir du 1er janvier 1909. La subvention était inchangée. Toutefois, il était stipulé qu'à partir de la cinquième année, elle serait réduite de 80.000 francs par an, de telle sorte qu'elle ne serait plus que de 1.078.000 francs pour la quinzième année.

Le Parlement donna son approbation à cette dernière convention, par la loi du 27 décembre 1911. Cette loi approuvait également un avenant du 16 juin 1911, qui

---

(36) La Transatlantique ne se bornait d'ailleurs pas à exploiter, sur les lignes d'Amérique, les services postaux que ses conventions l'obligeaient à assurer. Elle inaugura, successivement, en 1905, un service de paquebots mixtes entre Le Havre et New-York (avril) et un autre service de paquebots mixtes d'Anvers, du Havre et de Bordeaux, à Cuba et au Mexique (septembre). En 1908, deux lignes furent créées : l'une de Dunkerque et de Bordeaux à New-York, pour émigrants et marchandises; l'autre du Havre, de Nantes et de Bordeaux, sur le golfe du Mexique, en passant par les Canaries.

spécifiait que les paquebots neufs *Guadeloupe* et *Pérou*, ainsi que le paquebot *Espagne*, en achèvement à Port-de-Bouc, seraient affectés à la ligne Antilles-Amérique Centrale. L'avenant prévoyait, en outre, que, dès la promulgation de la loi, 2 paquebots, destinés, l'un à la ligne de Colon, l'autre à la ligne de Fort-de-France, seraient construits en France. Un an après cette promulgation, un autre navire, destiné à la ligne de Colon ou à celle du Mexique, serait mis en chantier.

*
* *

Avant la fameuse convention du 20 novembre 1912, une autre convention, concernant l'exploitation provisoire du service maritime postal entre Le Havre et New-York, était intervenue à la date du 21 décembre 1911 (37). La Transatlantique s'engageait à continuer l'exploitation du 1er janvier au 31 décembre 1912. Elle s'engageait également à mettre en service, sur cette ligne, son paquebot neuf, *France*, avant le 31 mai 1912, sauf cas de force majeure (38). Le maximum de la prime à la vitesse était abaissé de 1.680.000 francs à 850.000 francs. La vitesse était maintenue à 18 nœuds 3.

La convention du 20 novembre 1912 (39) ne devait pas tarder à remplacer ce régime provisoire par un régime définitif.

Dans cette convention, prévue pour une durée de vingt-cinq ans (40), on renonçait au régime des primes. En même temps, on inaugurait le système de la révision des subventions. Le système de la subvention forfaitaire, précédem-

(37) Cette convention fut approuvée par la loi du 31 décembre 1911.
(38) *France* prenait, en 1912, avec ses 24 nœuds, la 3e place pour la vitesse.
(39) Approuvée par la loi du 30 juillet 1913.
(40) Elle ne devait venir à expiration que le 31 décembre 1937.

ment employé, avait, en effet, l'inconvénient de ne pas tenir compte de la marche de l'exploitation, et ne pouvait s'accommoder des variations de recettes, assez sensibles d'une année à l'autre, sur la ligne de New-York.

La Compagnie recevait, pendant les quatre premières années, une somme annuelle de 6 millions. Pour les années suivantes, la subvention était calculée selon l'importance du bénéfice net réalisé. Elle ne pouvait cependant pas être supérieure à 7.200.000 francs, ni être inférieure à 2 millions 500.000 francs. Il n'était plus tenu compte, ni du parcours effectué, ni de la vitesse, mais simplement des résultats financiers de l'entreprise.

En outre, l'Etat donnait sa garantie pour les emprunts contractés en vue de la construction de 4 paquebots, dont l'un devait être mis en chantier en 1915, l'autre en 1921, les 2 autres cinq et dix ans plus tard. La règle de l'amortissement en vingt ans était ainsi établie. La Compagnie devait disposer, au bout de la vingtième année, de 4 navires de luxe, susceptibles d'assurer le service de New-York.

La Convention (art. 6) organisait la participation de l'Etat aux bénéfices. C'était seulement lorsque les sommes distribuées à la fin d'un exercice représentaient, par rapport au capital-actions de la Compagnie engagé dans l'exploitation de la ligne, un taux supérieur au taux moyen des distributions effectives des quatre exercices ayant précédé la signature de la convention, que l'Etat avait droit à une part des bénéfices.

Le partage ne portait d'ailleurs que sur les superbénéfices, c'est-à-dire sur la partie des sommes distribuées, qui dépassaient le taux indiqué ci-dessus. De plus, sur cet excédent, la participation de l'Etat suivait une progression, par échelons, ainsi déterminée par la Convention : « Sur cet excédent, l'Etat a droit : à 1/4 de la partie de cet excédent ne dépassant pas 1 %; à 1/3 de la partie

représentant de 1 à 2 %; à 1/2 de la partie du même excédent représentant plus de 2 % du capital-actions. »

La fréquence des voyages restait la même : un voyage par semaine aller et retour, sans escales (41).

Si les primes à la vitesse étaient supprimées, un double minimum obligatoire était fixé : l'un pour chacun des paquebots en service et des paquebots neufs pendant chaque saison (20 nœuds pour les paquebots les plus récents, pendant la saison d'été), l'autre pour la moyenne annuelle de l'ensemble de la ligne (18 nœuds 3).

En n'imposant plus d'accroissement graduel des vitesses minima, on tenait compte du temps d'arrêt marqué, depuis 1910, dans la lutte onéreuse pour la plus forte vitesse.

En résumé, au moment de la déclaration de guerre, la Transatlantique était liée pour la ligne de New-York par cette convention du 20 novembre 1912, que nous venons d'examiner. Les services de l'Amérique Centrale étaient régis par la convention du 26 octobre 1908, que nous avons analysée précédemment. Quant aux relations avec l'Afrique du Nord, aucune entente n'étant intervenue depuis l'expiration, en mars 1908, de la Convention de 1896, un accord provisoire, conclu en 1909, et renouvelé de six mois en six mois par tacite reconduction, réglait la situation. (V. ci-dessus, p. 18-19.)

---

(41) Cependant, le ministre accorda à la Compagnie l'autorisation de faire escaler tous ses paquebots postaux à Plymouth, aussi bien après le départ du Havre qu'avant le retour dans ce port. Ce déroutement supplémentaire n'allonge la traversée que de quelques heures, et il donne l'avantage très considérable pour la Compagnie de pouvoir embarquer les passagers en provenance ou à destination de l'Angleterre.

SECTION IV

La Compagnie Générale Transatlantique pendant la guerre.

Les modifications apportées aux services de la Compagnie.
Les navires réquisitionnés. — L'état de la flotte. — Les résultats financiers.

Dès le 5 août 1914, le Ministre de la Marine — auquel était rattachée la Marine marchande — commença par prescrire à la Compagnie, conformément aux clauses des cahiers des charges[42], la cessation complète des services maritimes postaux.

Cette mesure ne tarda pas à paraître trop absolue et féconde en inconvénients : il fallait rapatrier les étrangers se trouvant en France, et ramener nos compatriotes mobilisables. Aussi, dès que l'Angleterre se fut rangée à nos côtés, une commission interministérielle fut convoquée à Paris, afin d'étudier comment pourrait être réglé le fonctionnement de nos lignes régulières postales de paquebots : dès le 13 août, une décision ministérielle, conforme à l'avis de la Commission, prescrivait la reprise de nos grands services maritimes, avec quelques modifications cependant.

Le service postal sur New-York, recommença avec des paquebots secondaires, car les plus rapides étaient devenus croiseurs auxiliaires — comme nous le verrons plus loin.

On rétablit ensuite les lignes sur Colon, Cuba, et, en décembre, sur Haïti.

Les départs de la « Transat » vers l'Algérie-Tunisie furent réduits de moitié, alors que ceux de la Compagnie de Navigation Mixte l'étaient dans la proportion de 1/3. Un service de quinzaine fut assuré sur le Maroc.

---

(42) Pour les textes relatifs à la matière des réquisitions maritimes, voir François de Monthéty, *Les conventions entre l'Etat français et les grandes compagnies de navigation*, thèse Paris, 1928.

En septembre 1914, la Transatlantique, en accord avec les deux autres Compagnies concessionnaires, dénonça le service postal entre la France et l'Afrique du Nord, en proposant de le continuer jusqu'à la fin de la guerre, pour ne pas créer de difficultés au Gouvernement. L'année suivante, elle maintint encore des voyages suffisants pour les rares passagers (43).

En 1917, elle dut espacer de plus en plus les départs sur la ligne de New-York (44).

*
* *

Les navires réquisitionnés peuvent être groupés en deux catégories : les navires militarisés et les navires non militarisés (45).

Dès le début, l'Etat appliqua son droit de disposition à 4 grands paquebots de la Transatlantique, qu'il faut faire entrer dans la première catégorie : *Provence*, *Lorraine*, *Savoie* et *Touraine*. Ce dernier navire fut rendu fin août 1914 à la Compagnie, et replacé sur la ligne de New-York.

Ces paquebots, transformés en croiseurs auxiliaires à grande vitesse, furent tout d'abord rattachés à la 2e escadre légère, et contribuèrent au blocus de l'Allemagne. Ils

---

(43) A aucun moment, pendant la guerre, la Compagnie n'a interrompu ses relations avec l'Afrique du Nord.

(44) La tête de ligne fut transportée du Havre à Bordeaux. Les services de l'Amérique et des Antilles ont toujours été assurés.

(45) Les navires militarisés, tels que les paquebots transformés en croiseurs auxiliaires, devaient hisser la flamme de guerre en haut de leur mât. Ils auraient dû être montés exclusivement par des marins de la flotte militaire, mais l'article 18 de la loi du 2 mai 1899 avait autorisé les inscrits maritimes appartenant aux équipages de ces navires « à demander, dès le temps de paix, à continuer leur service, en temps de guerre, sur les dits bâtiments, pour le cas où la réquisition en serait opérée ».

Les navires non militarisés, tels que les transports auxiliaires, devaient conserver, au contraire, leur personnel non militaire et leur caractère de bâtiments de commerce : leurs marins ne portaient pas le col bleu.

furent rattachés ensuite à l'escadre des Dardanelles, où on les utilisa, tour à tour, comme éclaireurs, navires de bombardement ou transports rapides. C'est à cette époque que la *Provence* fut coulée glorieusement (46).

Dès le début également, deux paquebots de la même Compagnie, affectés au réseau de l'Amérique Centrale : *Flandre* et *Niagara*, furent transformés en éclaireurs auxiliaires. A la fin du mois d'août 1914, le *Timgad* vint remplacer le *Niagara*.

Avec l'extension du théâtre des hostilités jusqu'en Orient, plusieurs grands lévriers de notre Compagnie devinrent des navires-hôpitaux. Ce fut le cas de *France*, *Lafayette*, *Flandre*, *Navarre*, *Charles-Roux*.

Nous mentionnerons simplement, comme entrant dans la catégorie des navires non militarisés, les 25 vapeurs des lignes méditerranéennes de la Compagnie, qui furent mobilisés pour servir au transport rapide en France des troupes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc.

*
* *

La Transatlantique comptait, au 31 décembre 1913, 84 navires, jaugeant 368.000 tonneaux, déplaçant 537.000 tonnes, d'une force de 380.000 CV.

Au printemps 1915, elle perdit ses premiers paquebots, coulés par des croiseurs allemands; aussi le Gouvernement recommanda-t-il de les armer et de les munir de T.S.F. (47).

---

(46) Les marins et officiers de la Transatlantique ont signé de leur sang, au cours de la guerre, une des plus belles pages de son histoire. Il faut lire, dans le livre remarquable de M. La Bruyère, *Notre marine marchande pendant la guerre*, les récits des fins glorieuses des paquebots *Provence*, *Calvados*, *Cacique*, *Isère*, *Dives*, *Rance* et *Gard*, pour être édifié à ce sujet.

(47) Le mouvement des passagers diminua chaque année; par contre, les cargos furent très actifs et, sur la seule ligne de New-York, effectuèrent 836 voyages, transportèrent 5 millions de tonnes de marchandises, dont 200.000 seulement à l'exportation. La Compagnie dut affréter des navires supplémentaires.

Les armateurs, et en particulier M. Charles Roux, avaient attiré l'attention du Gouvernement sur la nécessité qu'il y avait de développer coûte que coûte la Marine Marchande. Ce dernier écrivait dans son livre : *Le péril de notre Marine Marchande :* « L'importance de notre Marine Marchande ne sera pas moindre après la guerre : il y aura alors une énorme demande de fret. » Il songeait, sans doute, en écrivant cela, à la remarquable parole de Richelieu : « Celui qui n'a pas la maîtrise de la mer ne peut triompher dans la guerre ni profiter de la victoire. »

Ecoutant ces avertissements, la Compagnie s'efforça de ne pas laisser péricliter son matériel. Grâce à ses achats, il n'avait décru, à la fin des hostilités, que de 11 navires (48). De toutes les Compagnies françaises, la Transatlantique est celle dont le tonnage a été diminué dans la proportion la plus faible.

Il faut reconnaître que le Gouvernement fit de son mieux pour faciliter la tâche des armateurs. C'est ainsi qu'il encouragea l'armement français à se rendre acquéreur, au début de la guerre, d'un tonnage important. Nous devons signaler également l'accord Maclay-Clémentel, conclu en vue du transfert sous pavillon français de 500.000 tonneaux de jauge brute de navires, construits ou à construire en Angleterre.

*
* *

Les recettes de la Compagnie Transatlantique tombèrent, de 105 millions en 1913, à 85 millions en 1914, et aucun dividende ne put être distribué.

Dès 1915, les recettes remontèrent à 111 millions; l'année suivante, elles passèrent à 200 millions. Les bénéfices

---

(48) Cependant, 3 steamers neufs seulement — représentant 19.000 tonneaux — entrèrent en service. Le reste se composait surtout de cargos d'occasion, d'où diminution de la valeur du matériel.

suivirent la même progression : 2 millions en 1915 (taux des dividendes, 6 %), 5 millions en 1916 (taux des dividendes, 12 %). Au cours de cette même année 1916, l'amortissement du matériel naval est doté, pour la première fois, de 26 millions, en vue de reconstituer la flotte [49].

Les résultats de 1917 sont si favorables qu'on peut distribuer 20 francs aux actions, bien que le capital ait été porté de 39 à 60 millions. Les recettes atteignent leur maximum : 268 millions.

Le régime de la réquisition générale [50], qui fut décidé le 15 février 1918, eut pour effet, en ce qui concerne la Compagnie, de faire tomber ses recettes à 187 millions en 1918. Cependant, grâce à la diminution des dépenses, dont l'Etat assuma une partie, on put réaliser, cette année-là, un bénéfice net de 8 millions [51].

L'armistice, signé le 11 novembre 1918, mettait fin à la grande guerre. La réquisition générale devait durer encore.

---

(49) De 1914 à 1916, la Transatlantique eut la majorité des actions de la Sud-Atlantique, majorité qui passa alors aux Chargeurs-Réunis.

(50) Voir sur la réquisition générale La Bruyère, *Notre marine marchande pendant la guerre*, déjà cité.

(51) Au cours de 1918, la Compagnie fut chargée de gérer, pour le compte de l'Etat, 143 navires.

CHAPITRE PREMIER

L'APRES-GUERRE IMMEDIAT
(1918-1923)

Malgré les efforts faits par le Conseil d'administration pour ne pas laisser péricliter le matériel et pour remplacer les pertes subies, il est indéniable que la valeur de la flotte, en 1918, était inférieure à celle d'avant guerre.

Une période de régénération s'est donc ouverte, qui a duré deux ans environ.

Après avoir fait le point sur la situation de la Compagnie au moment de l'armistice, nous étudierons cette régénération dans la section première. Nous pouvons dire, dès à présent, qu'elle comprend, d'une part, le renouvellement de la flotte et, d'autre part, le retour à la régularité dans les services.

A peine la guerre était-elle finie qu'une activité considérable se fit jour. La marine marchande y entra pour une bonne part. Les prévisions de M. Charles Roux, citées plus haut, se trouvaient pleinement justifiées. Les frets, qui avaient pourtant haussé dans une notable proportion au cours de la guerre, ne cessèrent de suivre leur marche ascendante. La Transatlantique, qui avait su prévoir l'avenir, profita de cette hausse pendant les années 1919 et 1920.

Le sommet de la courbe des frets fut atteint en 1920. Le fret devait, pour une grande part, sa hausse à la raréfaction du tonnage provenant des pertes éprouvées pendant

la guerre. Mais bientôt les divers pays réorganisent leur flotte marchande et, en 1920, l'offre devient presque égale à la demande en matière de fret. Cet équilibre se trouva d'autant plus facilement rétabli qu'à ce moment-là une crise économique, qui ne cessa de s'accentuer jusqu'en 1923, commença à apparaître. Une section deuxième a été réservée à cette crise ou plutôt à l'étude des répercussions produites par elle sur l'activité de la Compagnie.

Devant la baisse considérable du trafic sur sa ligne principale de New-York, elle a dû demander au Gouvernement d'adapter la convention de 1912 aux circonstances nouvelles. L'avenant de 1923, dont l'analyse sera faite dans une section troisième, est venu lui donner satisfaction sur ce point.

SECTION PREMIERE

La régénération de la Compagnie.

§ 1. — La situation a la fin de la guerre.

La déréquisition de la flotte. — Le matériel naval : ligne de New-York; lignes de l'Amérique Centrale; lignes de la Méditerranée.

La Compagnie aurait pu, dès la cessation des hostilités, se mettre à l'œuvre pour régénérer, le plus rapidement possible, ses divers services. Malheureusement, le Gouvernement ne le jugea pas ainsi.

Certes, au lendemain de la signature de l'armistice, la déréquisition apparut opportune. Mais il ne faudrait pas croire qu'elle eut lieu immédiatement et en bloc. Pendant un certain temps encore, le régime de la réquisition générale fit ressentir ses néfastes effets.

Pourtant la déréquisition commença en février 1919. Elle s'opéra au fur et à mesure du retour des navires à leur port d'attache. Elle était achevée au début du mois de septembre suivant.

Les navires ne passèrent pas sans transition au régime de la liberté absolue : ils continuèrent à être soumis au régime des licences, institué en 1917 et simplement suspendu par le décret de réquisition. Le Gouvernement fixa de nouveau, du moins théoriquement, les itinéraires et les taux de fret. On ne pouvait, en effet, étant donnée la situation économique toujours grave, laisser aux armateurs le choix des marchandises qu'ils seraient disposés à transporter.

*
* *

De quel matériel naval la Compagnie disposait-elle pour rétablir, dès le retour à la liberté complète, ses services sur l'Atlantique et sur la Méditerranée ?

Nous savons que la *Provence* — le second de nos transatlantiques en 1914 — a été coulée au cours des hostilités. Il ne restait plus à l'armistice, à part le paquebot *France*, que la *Lorraine* et la *Savoie*, épuisées par quatre années de service sous réquisition. Il ne fallait pas compter sur la *Touraine*, qui remontait à 1891 et qui était peu capable d'assurer le service de manière convenable. A côté de ces navires, il y avait quelques unités de second ordre, tels le *Lafayette* (1) et le *Rochambeau* (2).

Nous ne pouvons donc que constater le manque d'unités importantes pour défendre notre pavillon sur la route de New-York à l'instant où la reprise du trafic allait se produire et où nos anciens alliés, anglais et américains, s'at-

---

(1) Le *Lafayette* — deuxième du nom — n'était autre que le paquebot neuf *Ile-de-Cuba*, qui changea de nom au début de la guerre, au moment de sa mise en service. Il était destiné à la ligne des Antilles, mais le manque de tonnage le fit affecter provisoirement à celle de New-York. Il rendit ensuite de grands services comme navire-hôpital sur la Méditerranée.

(2) Le *Rochambeau* était un paquebot à classe unique, construit en 1911; sa portée en lourd était supérieure de moitié à celle du *France*, bien qu'il jaugeât 2 fois moins; malheureusement, il était relativement lent.

tribuaient la meilleure et la plus large part de la flotte de commerce allemande.

Les indemnités accordées par l'Etat français pour le remplacement des bâtiments torpillés auraient pu, sans doute, apporter une aide efficace à notre armement; mais, contrairement au système expéditif employé en Angleterre, des délais très longs furent imposés pour le règlement des dommages (3).

En ce qui concerne la ligne du Mexique et des Antilles, trois paquebots étaient neufs au moment de la déclaration de guerre : *Flandre*, *Haïti* et *Puerto-Rico*. Le service pouvait donc être assuré convenablement avec l'appoint du paquebot *Pérou*, construit en 1908.

Les paquebots *Espagne* et *Navarre* devaient, à ce moment-là, subir de longues immobilisations comme conséquence de leurs durs services de guerre.

La Compagnie ayant perdu de très nombreuses unités de sa flotte méditerranéenne pendant la guerre, n'a pu reprendre immédiatement tous ses services.

En effet, le *Carthage* avait été glorieusement coulé, le 4 juillet 1915, aux Dardanelles; le *Timgad*, le *Charles-Roux* et le *Duc-d'Aumale*, avaient été tellement transformés par la marine, au cours de leur période de réquisition, que de longs mois étaient nécessaires pour les remettre en état. On ne pouvait pas compter sur leur reprise avant la fin de 1919 ou le début de 1920.

De plus, les anciennes unités, type *Ville-d'Alger*, étaient très fatiguées par le service ardu qu'elles avaient assuré pendant les hostilités. Il fallait songer déjà au remplacement des *Ville-de-Tunis*, *Ville-de-Madrid*, *Ville-d'Oran* et *Ville-de-Bône*.

---

(3) Ces dommages étaient d'ailleurs calculés sur la valeur des réquisitions, et non sur celle de remplacement.

§ 2. — L'activité de la Transatlantique pendant la période de régénération.

Le matériel naval. — L'exploitation. — Les résultats financiers.

Le matériel naval constituant l'élément essentiel de toute compagnie de navigation, il est naturel de placer son étude en tête.

La flotte de la Transatlantique, qui comprenait 73 unités à la cessation des hostilités, s'est augmentée en 1919 de 5 navires : *Jacques-Cartier* (4), *Ontario*, *Oise*, *Orne* et *Graville*.

Nous avons déjà mentionné l'accord signé à Londres le 18 octobre 1918, connu sous le nom d'accord Maclay-Clémentel. Aux termes de cet accord, l'Angleterre autorisait le transfert sous pavillon français de 500.000 tonneaux de jauge brute de navires construits ou à construire. La livraison de ce tonnage devait s'effectuer de la façon suivante : 1/3 à la cessation des hostilités, 1/3 au cours de la première année et 1/3 au cours de la deuxième année suivant la première livraison.

La livraison de la première tranche ne se fit pas sans certaines difficultés. Au mois d'août 1919 seulement, la Transatlantique reçut : *Ontario*, *Oise* et *Orne* (5), unités qu'elle avait acquises en vertu de l'accord précité et qui appartenaient à la première tranche (6).

---

(4) *Jacques-Cartier* était un grand cargo à 3 ponts de 13.849 tonnes de port en lourd, à 2 hélices, qui avait été mis en construction avant la guerre aux Chantiers de France et dont la Compagnie fit l'acquisition avant son achèvement. Jauge brute totale, 10.300 tonneaux; déplacement en charge normale, 19.150 tonnes.

(5) La construction de ces trois cargos a été terminée en 1919.

Ontario avait une portée en lourd de 8.800 tonnes, sa jauge brute était 5.471 tonneaux, et son déplacement en charge de 12.330 tonnes. *Oise* et *Orne* étaient du même type. Portée en lourd, 3.425 tonnes; jauge brute moyenne, 2.300 tonneaux; déplacement en charge, 4.790 tonnes.

(6) La Compagnie aurait dû recevoir une quatrième unité à ce moment-là, le *War-Rowan*, mais celui-ci s'échoua avant la livraison et ne fut pas remplacé.

A la fin de 1919 la flotte comprenait 78 navires, jaugeant 366.000 tonneaux. Ce tonnage était inférieur aux 383.000 tonneaux de 1914. Les pertes dues à la guerre avaient cependant été récupérées pour une bonne part, mais cette récupération avait porté à peu près exclusivement sur des navires de charge et, par conséquent, les moyens d'action n'étaient pas les mêmes qu'avant la guerre.

Un gros effort a été alors tenté pour redonner à la Compagnie ces moyens d'action. Au 31 décembre 1920 — non compris les navires *Venezuela* et *Bou-Regreg*, perdus par échouage au cours de l'exercice — les 91 unités composant la flotte jaugeaient 434.000 tonneaux. Pendant le même temps, le déplacement total passait de 571.000 à 708.000 tonnes et la puissance des machines de 344.000 à 383.000 CV.

Nous devons signaler qu'au mois de novembre 1920, M. Dal Piaz est venu remplacer à la présidence du Conseil d'administration M. Pellerin de Latouche, frappé par la mort de façon aussi inattendue que brutale. L'effort de renouvellement du matériel que M. Dal Piaz avait commencé alors qu'il était administrateur-directeur fut poursuivi avec plus de vigueur encore au moment de son accession au fauteuil présidentiel.

Sur les 15 unités nouvelles, 6 étaient d'origine allemande : elles constituaient la part revenant à la Transatlantique dans la répartition des bâtiments ex-ennemis (7).

Cette part comprenait 3 paquebots : *Roussillon* (ex-*Goeben*), *La-Bourdonnais* (ex-*Scharnhorst*), *Macoris* (ex-*Burgermeister*), et 3 navires de charge : *Montana* (ex-

---

(7) Voir Leconte (Henri), *La Marine marchande française et le Traité de Versailles*, thèse Paris, 1925.

Usambara), *Gâtinais* (ex-*Irmfried*), *Lozère* (ex-*Larache*) [8].

Outre ces 6 unités, 3 navires furent livrés par des chantiers de construction : deux, *Michigan* et *Carbet*, par des chantiers anglais, et le troisième, *Missouri*, par la Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire [9].

D'autre part, le *Maryland* [10] vint compléter la première tranche du tonnage attribué à la Compagnie par l'accord Maclay-Clémentel.

Enfin, diverses acquisitions eurent lieu : *Saint-Raphaël* [11] et *Capitaine-Coulon* [12] furent achetés l'un à la Société Française d'Armement et l'autre à la Compagnie de Navigation Maritime.

Une adjudication publique ayant eu lieu, la Direction acquit *Vauclin*, provenant de prises maritimes de guerre [13].

Par ailleurs, le Gouvernement britannique ayant autorisé le transfert de pavillon des paquebots *Figuig* et *Volu-*

---

(8) *Roussillon* et *La-Bourdonnais* étaient du même type à 2 hélices, de 140 mètres de longueur. Ils jaugeaient respectivement : 8.792 et 8.388 tonneaux. Le premier pouvait transporter 1.500 passagers de toutes classes, et le second 1.600.

Macoris était également à 2 hélices, mais de plus faibles dimensions : Longueur, 130 mètres; jauge, 5.939 tonneaux. Il pouvait transporter 600 passagers.

Montana, *Gâtinais* et *Lozère* étaient des cargos à 2 ponts. Ils jaugeaient respectivement 5.599, 2.898 et 1.942 tonneaux. Port en lourd, 8.030, 4.163 et 3.300 tonnes.

(9) *Michigan* est un navire de 6.000 tonneaux de jauge et de 10.865 tonnes de port en lourd. *Carbet* jauge 4.100 tonneaux et a un port en lourd de 6.390 tonnes.

Missouri, construit dans les Chantiers de Normandie de la Société de Saint-Nazaire, jauge 7.092 tonneaux et a un port en lourd de 9.124 tonnes. Il peut transporter 50 passagers de cabine et 800 de 3e classe.

(10) *Maryland*, navire de charge à 2 ponts, jaugeait 6.000 tonneaux et avait 8.100 tonnes de port en lourd.

(11) *Saint-Raphaël* : 1.899 tonneaux de jauge brute et 1.700 tonnes de port en lourd. Ce petit paquebot, pouvant transporter 146 passagers de diverses classes, fut utilisé comme annexe sur la ligne des Antilles.

(12) Le *Capitaine-Coulon* était un cargo de 1.485 tonneaux de jauge brute et de 1.948 tonnes de port en lourd.

(13) *Vauclin* était un cargo à 2 ponts de 4.600 tonneaux de jauge brute et de 7.200 tonnes de port en lourd.

bilis (14), dont l'achat avait été fait pour la ligne Bordeaux-Maroc, il fut possible de les faire entrer dans la flotte et d'échapper ainsi à la fâcheuse sujétion d'assurer le service du Maroc avec des paquebots ne battant pas pavillon français.

En outre, des commandes avaient été passées aux chantiers anglais, les chantiers français ne pouvant se procurer les matières premières nécessaires.

Ces commandes étaient les suivantes, en 1920 :

Un paquebot mixte, type *Rochambeau;* un paquebot pour le Centre-Amérique; un paquebot mixte, type *Caroline* agrandi; un paquebot, type *Duc-d'Aumale* modifié, pour les services de la Méditerranée; cinq navires de charge, d'un port en lourd de 45.000 tonnes environ.

*
* *

L'exercice 1920 peut être considéré comme le premier, depuis la fin des hostilités, pendant lequel la Compagnie a pu rendre à ses services, tant postaux que libres, toute l'activité qu'ils avaient autrefois et assurer l'organisation de quelques lignes nouvelles, créées au cours de 1919, qui n'avaient pas encore tout le développement désiré.

Du 1er janvier au 31 décembre 1920, le chiffre des importations et exportations a été de 1.700.000 tonnes, en accroissement de 500.000 tonnes sur l'exercice précédent. Durant la même période, 469.000 passagers ont été transportés, contre 207.000 en 1919.

Les statistiques du port de New-York révèlent que la « French Line » a été, de 1918 à 1920, de toutes les com-

---

(14) *Figuig* était un paquebot de 110 mètres de long, jaugeant 3.635 tonneaux; il pouvait transporter 190 passagers de toutes classes.

Volubilis mesurait 117 m. 50 de long, jaugeait 4.491 tonneaux et possédait des aménagements installés pour 140 passagers de 1re classe, 72 de 2e, 80 de 3e et 177 de 4e.

pagnies de navigation, celle qui a tenu la tête dans le mouvement des passagers avec les Etats-Unis, bien que les concurrents de notre pavillon aient largement intensifié leurs services au cours de 1920 (15).

Dès 1919, le service mensuel était repris sur le Mexique avec escales aux ports espagnols (16). Il en fut de même pour la ligne de Colon (17).

La Direction s'est efforcée de rétablir ou de compléter les lignes libres que les événements avaient obligé de réduire et parfois même d'abandonner.

En décembre 1919, une ligne mensuelle était inaugurée au départ du Havre, d'Anvers et de Bordeaux, sur les ports de l'Equateur, du Pérou et du Chili (18). Cette ligne, qui traversait le canal de Panama, répondait aux nombreux intérêts français attachés aux régions desservies. Les espoirs mis en elle n'ont pas été déçus.

L'émigration espagnole et des Canaries étant très active sur Cuba, un service intensif a été repris entre les ports de Santander, La Corogne, Vigo, les Canaries et La Havane (19). Ce service a été complété par une ligne de cargos qui a relié Cuba et le golfe du Mexique aux ports d'Anvers, du Havre et de Bordeaux.

Un accord conclu avec la Canada Steamship Line permit de rétablir, dans le courant de 1919, un service com-

---

(15) 53 voyages, au lieu de 40 en 1918, furent assurés en 1919, sur la ligne de New-York, par les paquebots *France*, *Lafayette*, *Lorraine*, *Savoie* et *Rochambeau*. Ce nombre passa à 69 en 1920 : 62 furent assurés par les 5 paquebots ci-dessus et par *Touraine*, *Niagara* et *Roussillon*; 7 le furent par *Léopoldina* et *Santarem*, dont l'Etat avait confié la gérance à la Transatlantique.

(16) Service assuré : en 1919, par *Flandre* et *Venezia*, affrété à la Compagnie Fabre, et, en 1920, par *Flandre* et *Espagne*.

(17) Service assuré par les paquebots *Pérou*, *Haïti* et *Puerto-Rico*, auxquels vint se joindre, en octobre 1920, *Navarre*.

(18) Cette ligne du Sud-Pacifique fut desservie par les 4 cargos : *Saint-Louis*, *Saint-Jean*, *Saint-André* et *Saint-Joseph*.

(19) Les vapeurs mixtes *Mexico*, *Virginie*, *Hudson*, *Californie*, *Caroline* et *Missouri* firent la navette.

biné entre Le Havre et West Saint John, en hiver. Ce service, assuré par cargos, fut étendu l'année suivante aux relations entre Bordeaux et le Canada.

Désireuse de coopérer au développement du Maroc, la Compagnie procéda à une refonte complète de ses services. Outre la ligne régulière et non subventionnée Bordeaux-Casablanca, deux lignes commerciales furent exploitées, l'une entre Nantes, Bordeaux, Casablanca, Mazagan, Safi et Mogador, et l'autre entre Anvers, Dunkerque, Le Havre et les différents ports marocains. L'exploitation rencontra des difficultés par suite de l'engorgement du port de Casablanca et des conditions d'accès des autres ports.

Au lendemain de la guerre, on parla fort de la création d'une flotte d'Etat pour les relations avec l'Afrique du Nord. Ce projet reçut même un commencement d'exécution, puisque des commandes de paquebots furent passées à cet effet, tant aux arsenaux qu'aux chantiers privés. Devant cette situation, la Compagnie assura ses services au mieux des intérêts de tous, à l'abri d'un accord provisoire avec l'Etat, qui ne comportait d'ailleurs pas de subvention. Il est à noter que l'exploitation de ce réseau ne fut pas brillante en 1920 : une récolte déficitaire en Algérie-Tunisie en fut la cause.

Toute différente était la situation sur les lignes d'Angleterre par suite de l'abondance du fret. Sans doute, en 1919, ce fret diminua légèrement, mais la « Transat » put néanmoins maintenir un service de Nantes sur Liverpool, un autre de Nantes sur Londres, un troisième entre Londres, Nantes et Bordeaux [20].

En 1919, une Ecole de perfectionnement pour les officiers

---

(20) Les vapeurs *Saint-Servan*, *Morbihan*, *Ville-de-Nantes*, *La-Rochelle* et *Capitaine-Coulon* furent affectés à ces lignes.

de pont et de machine fut créée à bord du vapeur *Jacques-Cartier*.

A la même époque, M. Dal Piaz organisa les autos-circuits nord-Africains (21). Cette organisation touristique constituait le complément nécessaire de l'exploitation des services méditerranéens, puisqu'elle devait assurer un trafic pendant la morte-saison, c'est-à-dire pendant la période d'hiver.

Des ententes furent conclues, d'une part avec la Compagnie Française de Navigation à vapeur (Compagnie Fabre), d'autre part avec la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur Fraissinet et Cie.

Le port d'Anvers ayant pris une grande importance au regard des intérêts nationaux par suite du retour de l'Alsace-Lorraine à la France, la Compagnie Générale Transatlantique fonda une Compagnie Transatlantique Belge pour empêcher des groupements étrangers de bénéficier d'un monopole des transports en provenance ou à destination des terres françaises de la région du Rhin.

La Compagnie participa également à la constitution de la Société anonyme de navigation « Les Armateurs français », chargée de gérer 7 bâtiments en bois, livrés par l'Angleterre dans la première tranche de 166.000 tonneaux de l'accord Maclay-Clémentel, et dont il n'avait jamais été question au cours des pourparlers (22).

---

(21) Sur les circuits touristiques en Afrique du Nord, voir le remarquable article de M. J.-H. Ricard : Le grand tourisme nord-africain, *Journal de la marine marchande*, 3 avril 1930.

En 1919, une grande artère de tourisme relia Casablanca à Alger, et *vice versa*, par Rabat, Meknès, Volubilis, Fès, Taza, Oudjda, Tlemcen, Oran, Ténès et Hamman-R'hira. En 1920, un nouveau circuit fut inauguré. Il reliait Alger à Tunis par Michelet, Bougie, Djidjelli, Constantine, Batna, Biskra, Bône et les Chênes. Une excursion au désert fut organisée au départ d'Alger : Laghouat par Boghar. 7 hôtels « Transatlantique » se dressaient à ce moment-là sur l'itinéraire Alger-Marrakech.

(22) Voir Leconte, *La marine marchande française et le Traité de Versailles*, déjà cité.

Notons, enfin, que les opérations de gérance, confiées par l'Etat à la « Transat » ont porté, en 1919, sur 85 navires et, en 1920, sur 40 navires.

*
* *

La reprise du trafic d'une part, la hausse des frets d'autre part, amenèrent une amélioration sensible des recettes. Elles passèrent de 187 millions en 1918 à 238 millions en 1919 et à 459 millions en 1920.

Les dépenses suivirent également une marche ascendante[23] : 185 millions en 1919, 407 millions en 1920. Cependant le dividende distribué, qui fut de 23 francs en 1919 (taux supérieur à 15 %), s'éleva à 27 francs en 1920 (taux : 18 %).

C'était bien cette époque, plus encore que celle de la guerre, que l'on pouvait qualifier « d'âge d'or » pour les armateurs.

Une augmentation de capital eut lieu dans le courant de l'exercice 1920. 140.000 actions ordinaires, de 150 francs chacune, furent souscrites. Le capital social, qui était de 60 millions, se trouvait ainsi porté à 81 millions (divisé en 540.000 actions de 150 francs, dont 80.000 actions de priorité[24] et 460.000 actions ordinaires).

---

(23) Il importe de signaler que le coût d'exploitation des navires s'était élevé par suite des accroissements successifs de tous les éléments constitutifs du prix de revient. Les dépenses de charbon sont typiques à cet égard. Les prix des combustibles anglais en 1920 étaient 12 fois supérieurs à ceux de 1914. Or, la Compagnie brûlait en 1920 plus de 700.000 tonnes de charbon par an, dont 2/3 environ de charbon anglais. Des événements politiques ont été une des causes principales de cette hausse anormale du charbon en 1920.

(24) Les actions de priorité donnaient droit à un premier dividende de 5 %, prélevé, avant tout partage, sur les bénéfices disponibles de chaque exercice. Sur le surplus de ces bénéfices, on attribuait aux actions ordinaires un dividende 5 %, calculé sur le montant de leur libération. Le solde des bénéfices était réparti ensuite, entre toutes les actions, proportionnellement et sans préférence.

Malgré cette augmentation, le volume des capitaux dont disposait la Compagnie n'était pas en rapport avec celui de l'entreprise, étant donnée la remarquable activité dont elle venait de faire preuve en 1919 et 1920. C'est ainsi que, pour faire face à des paiements en Angleterre au titre des navires qui y étaient en construction, le Conseil d'administration fut amené à contracter un emprunt jusqu'à concurrence de 60 millions.

Peut-être oubliait-on alors que l'industrie de l'armement a toujours passé alternativement d'une période d'activité à une période de crise. Les événements ne devaient pas tarder à démontrer que cette constatation, qui se dégage des faits et qu'a révélée une longue expérience, ne cesserait jamais d'être vraie.

SECTION II

La crise de 1921 à 1923.

Le matériel naval. — L'exploitation. — Les résultats financiers.

Aucune commande nouvelle ne fut passée au cours de cette période, car il était difficile de prévoir la fin de la crise et la reprise du trafic. Seules, les unités en construction ou en achèvement vinrent grossir le matériel naval. Quelques acquisitions furent faites, mais seulement dans la limite des vides creusés par les ventes à la démolition de navires usagés.

De janvier 1921 à décembre 1923, la flotte passa de 91 à 97 unités, la jauge totale de 434.000 à 512.000 tonneaux, le déplacement en charge de 708.000 à 910.000 tonnes, et la puissance des machines de 383.000 à 442.000 CV.

Cet accroissement fut dû, nous le répétons, à peu près exclusivement, à l'entrée en ligne des steamers compris dans le programme de constructions de 1919-1920.

L'année 1921 fut marquée par un événement important : la mise en service tant attendue du paquebot *Paris* (25).

6 autres unités furent également mises en service : *Lamoricière*, *De-La-Salle*, *Kentucky*, *Ohio*, *Sonora* et *Vermont*.

Les deux premières, *Lamoricière* et *De-La-Salle* (26), appartenaient au tonnage qui devait nous être livré par l'Angleterre en vertu des accords Maclay-Clémentel.

Kentucky, construit par les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët), était un sister-ship du *Missouri* livré par les mêmes chantiers l'année précédente (27).

Quant aux trois autres, *Ohio*, *Sonora* et *Vermont* (28), c'étaient des cargos anglais, que la Compagnie put acquérir dans des conditions favorables.

Vers le milieu de 1922, le navire de charge *Alaska* (29), faisant partie du programme de constructions de 1919-1920, fut livré à la Compagnie.

---

(25) *Paris*, dont la construction fut interrompue pendant la guerre, jauge 36.558 tonneaux et déplace en charge 37.198 tonnes. Ce fut le plus grand paquebot français d'alors. Il pouvait transporter — il a été transformé depuis — 568 passagers de 1re classe, 468 de 2e et 2.210 de 3e. Il effectua son premier voyage sur New-York, dans le courant du mois de juin. La chauffe au charbon, primitivement prévue, fut remplacée, en cours de construction, par la chauffe au mazout.

(26) *Lamoricière* peut transporter 133 passagers de 1re, 124 de 2e et 130 de 3e (jauge brute, 5.000 tonneaux; déplacement en charge, 5.000 tonnes). Il commença son service en mars sur les lignes de la Méditerranée. Il pouvait utiliser, à volonté, le charbon ou le mazout.

De-La-Salle est un paquebot mixte, type *Caroline* agrandi (jauge brute, 9.114 tonneaux; déplacement en charge, 15.676 tonnes, portée en lourd, 9.591 tonnes). Il pouvait recevoir 165 passagers de 2e classe et 952 de 3e; il a été modifié. Il fut inauguré au mois d'octobre.

(27) *Kentucky*, livré au mois de mai, peut transporter 50 passagers de 2e et 1.200 de 3e (jauge brute, 7.109 tonneaux; portée en lourd, 9.000 tonnes).

(28) Ces 3 navires de charge avaient respectivement une jauge brute de 5.277, 5.069 et 5.114 tonneaux et une portée en lourd de 7.700, 8.800 et 8.830 tonnes.

(29) *Alaska* est un navire à 3 ponts complets (jauge brute, 5.400 tonneaux; portée en lourd, 8.750 tonnes). Il fut affecté à la ligne du Pacifique Nord.

La Transatlantique fut amenée à donner dans le courant de la même année, son concours — comme le reste de l'armement français — à la liquidation de la flotte d'Etat[30], liquidation qui avait été décidée par la loi du 9 août 1921.

Elle obtint, pour sa part, les 5 cargos suivants : *Belgravia*, *Bisgravia*, *Rovuma*, *Slavonia* et *Kagera*, qui prirent respectivement les noms de : *Arkansas*, *Indiana*, *Marigot*, *Nevada* et *Iowa*, au moment de leur passage dans la flotte de la Compagnie[31].

Au cours de l'exercice 1922 également, la « Transat » reçut du sous-secrétariat de la Marine marchande, en remplacement du *Finistère* — perdu lors de la réquisition générale et en exécution des clauses de la charte-partie de réquisition — le navire neuf *Capitaine-Winckler*[32]. Elle céda son navire *La-Somme* à la Société Française d'Armement, qui lui livra en remplacement le *Saint-Aygulf;* celui-ci prit le nom de *Carimaré*[33]. Elle avait fait l'acquisition, au mois de mars, en raison de la mise en service du *Paris*, d'un remorqueur à 2 hélices, l'*Ursus* (puissance : 1.200 CV.).

---

(30) Pour la composition de la flotte d'Etat, voir L. Roux, *La marine marchande française*, thèse Paris, 1929.

(31) Ces navires, qui répondaient le mieux aux besoins de l'exploitation, avaient une portée en lourd totale de 45.555 tonnes et une jauge brute totale de 31.937 tonneaux (port en lourd moyen, 9.110 tonnes, et jauge brute moyenne, 6.387 tonneaux). Deux d'entre eux, *Indiana* et *Nevada*, qui étaient en construction au moment de la guerre, n'avaient pas été utilisés durant les hostilités.

Pour les prix de vente et les conditions de paiement de ces bateaux, voir la loi du 24 janvier 1928 portant approbation des contrats de vente des navires de la flotte d'Etat.

(32) *Capitaine-Winckler* était un cargo d'une portée en lourd de 3.184 tonnes et d'une jauge brute de 2.000 tonneaux. Il fut affecté au transport du charbon pour l'approvisionnement de la flotte, entre Cardiff et Le Havre.

(33) *Carimaré* est un paquebot qui présente l'avantage d'être identique à un autre navire de la flotte *Carbet* (jauge brute, 3.746 tonneaux; portée en lourd, 6.500 tonnes).

En 1923, la Compagnie prit livraison du paquebot *Cuba*[34], qui fut mis en service, au mois de mai, sur la ligne Saint-Nazaire-La-Havane-Vera-Cruz.

La flotte s'augmenta en outre de deux paquebots ex-ennemis. L'un, le *Pellerin-de-Latouche*[35] — ancien navire autrichien capturé pendant la guerre — fut affecté, au mois de mai également, à la ligne Le Havre-Plymouth-Bordeaux-Colon. L'autre, le *Suffren*[36] — ancien paquebot allemand — fut placé sur la ligne de New-York.

Par ailleurs, la Compagnie céda aux Chargeurs de l'Ouest le *Capitaine-Winckler* en échange du *Breiz-Izel*, cargo de 7.150 tonnes de port en lourd, mieux adapté que le premier à son trafic. Il desservit la ligne des Antilles sous le nom de *Caracoli*.

En raison des avantages présentés par la chauffe au mazout, ce mode de chauffage fut installé sur les paquebots *France* et *Duc-d'Aumale*.

Notons également qu'au cours de ces trois années la *Lorraine* et la *Touraine*, de la ligne de New-York, d'une part, les paquebots *Abd-el-Kader*, *Duc-de-Bragance*, *Ville-de-Madrid*, *Jeanne-d'Arc*, *Ville-de-Tunis* et *Moïse*, des lignes de la Méditerranée, d'autre part, furent vendus à la démolition[37]. Il en fut de même des cargos *Aube* et *La-Rochelle*.

Enfin, l'Etat mit à la disposition de la Compagnie 4 des

---

(34) *Cuba*, construit par les chantiers anglais, déplace 14.000 tonnes. Sa vitesse aux essais fut de 18 nœuds. Il peut transporter 266 passagers de 1re classe, 126 de 2e et 674 de 3e. Son entrée en ligne marque une date, puisque c'est à partir de ce jour que la Compagnie reprit d'une façon régulière ses services sur l'Amérique Centrale.

(35) *Pellerin-de-Latouche* était un navire de 11.858 tonnes de déplacement. Il pouvait transporter 182 passagers de 1re, 40 de 2e et 282 de 3e à une vitesse de 15 nœuds.

(36) *Suffren* fut transformé en paquebot à classe unique. Il déplaçait 21.480 tonnes, avait une vitesse de 15 nœuds, pouvait recevoir 436 passagers de cabine et 296 de 3e.

(37) *Ville-d'Alger* devait subir le même sort, lorsqu'il coula dans le port de Marseille.

paquebots qu'il avait fait construire en vue de l'organisation d'une flotte d'Etat sur les lignes méditerranéennes · *Gouverneur-Général-Grévy*, *Gouverneur-Général-Chanzy*, *Gouverneur-Général-De-Gueydon* et *Gouverneur-Général-Jonnart*, en attendant la signature d'une convention relative à ce réseau. Les trois premiers entrèrent en service à la fin de l'année 1922, le dernier dans le courant de 1923 (38).

*
* *

La crise économique mondiale qui a commencé pendant le premier trimestre de 1920 a amené la plupart des compagnies de navigation françaises et étrangères à procéder à de nombreux désarmements. Grâce à l'activité de ses agents et à l'extension donnée à ses services, la Transatlantique put éviter ces désarmements jusqu'au mois de mai 1921.

Il résulte des rapports présentés par le Conseil d'administration aux Assemblées générales (39), qu'elle eut à supporter les fâcheux effets de la crise jusqu'à la fin de 1923.

En ce qui concerne les passagers, leur nombre est passé de 469.000 en 1920 à 442.000 en 1921 et à 369.000 en 1922 (40). La reprise du trafic, au cours des derniers mois de 1923, permit d'arriver au chiffre de 414.000 pour cet exercice.

Sans doute ne faut-il attacher qu'une importance toute relative à cette diminution des passagers, car elle peut ne pas être due uniquement à la crise économique, mais plu-

---

(38) Ces bâtiments sont des *Duc-d'Aumale* améliorés. Ils jaugent 4.800 tonneaux, font une puissance de machines de 6.000 à 7.000 CV., sont mus par des turbines à engrenages et chauffent au mazout.

(39) Voir notamment rapport présenté par le Conseil d'administration à l'Assemblée générale du 24 juin 1924.

(40) En 1922, des grèves se sont produites au Havre et surtout à Marseille, à la saison des voyages de retour, qui ont fait perdre un nombre important de passagers à la Compagnie.

tôt à des mesures de protection, parmi lesquelles nous devons citer la restriction à l'émigration aux Etats-Unis, dont nous parlerons plus loin.

Mais pour ce qui est des marchandises, seule, la crise est venue jouer. Dans le courant de 1920, la concurrence américaine et l'augmentation progressive du tonnage disponible ont amené un certain fléchissement dans le taux des frets. Ce fléchissement n'a d'ailleurs cessé de s'accentuer au cours des années 1921 et 1922. Il faudra attendre le dernier semestre de 1923 pour constater une amélioration dans ce taux.

Ajoutons à cela les perturbations profondes apportées par les taux des changes dans les relations commerciales du monde. Certains trafics ont été presque complètement arrêtés, et précisément ceux qui intéressaient les principales lignes exploitées par la Compagnie. Celle-ci a bénéficié des avantages résultant de la fixation d'une partie de ses frets en monnaies étrangères — livre sterling et dollar — mais, par contre, elle a dû acquitter en ces mêmes monnaies une bonne partie de ses dépenses (combustible spécialement). En outre, l'obligation pour les industriels et les commerçants français de payer leurs matières premières dans les mêmes conditions a diminué, dans de très larges proportions, les achats à l'étranger et, par suite, le tonnage à transporter par mer.

La situation générale s'est trouvée plus compliquée encore du fait que la plupart des Gouvernements sont entrés dans la voie des mesures protectionnistes en faveur de leur pavillon, mesures qui ont été très préjudiciables aux intérêts de la Compagnie.

C'est surtout la ligne du Havre à New-York qui a eu à souffrir de toutes ces mesures.

Tout d'abord, le 19 février 1921, parut le « Dillingham-Immigration Act », édictant que désormais le nombre des

étrangers de chaque nationalité admis à pénétrer annuellement aux Etats-Unis ne pourrait dépasser 3 % du nombre de leurs compatriotes établis dans ce pays en 1920.

En un an, l'émigration d'Europe aux Etats-Unis tomba du chiffre de 805.000 (année fiscale 1920-1921) à 309.000 individus (année 1921-1922).

La Compagnie Générale Transatlantique, qui tenait la tête en 1920 pour le trafic des émigrants « West bound », avec 55.000, n'en prenait plus que 19.400 en 1921, date d'entrée en vigueur du « Dillingham Bill ».

Sur ces 19.400 émigrants, on ne comptait plus que 1.000 Italiens. C'est qu'en Italie aussi étaient intervenues des mesures de protection. Immédiatement après le vote du « Dillingham Bill », le Gouvernement italien limita à 12 % la proportion des nationaux pouvant quitter les ports du royaume sur des navires étrangers. La patente n'était plus concédée que séparément pour chaque navire et chaque voyage, et les agents des Compagnies étrangères durent prendre l'engagement — sous peine de sanctions sévères — de ne point faire de propagande publique sur le territoire italien dans le but d'attirer les ressortissants indigènes dans les ports étrangers.

Londres utilisa un procédé beaucoup plus élégant pour empêcher la « French Line » de prendre une partie des émigrants de Grande-Bretagne qu'il lui était facile d'embarquer à Plymouth : le Gouvernement anglais refusa d'établir dans ce port, fréquenté seulement par des paquebots étrangers, le service de contrôle de l'émigration vers l'Amérique, qui existe dans les ports d'attache des Compagnies anglaises, et sans la surveillance duquel il est interdit d'embarquer cette catégorie de voyageurs. Sous le prétexte facile d'économie, il s'agissait, en réalité, d'une mesure de protection du pavillon national.

La diminution très nette du nombre des passagers en 1922 a entraîné une réduction des voyages sur New-York.

Il n'y eut que 81 départs en 1922 et 70 en 1923, au lieu de 91 en 1921 (41).

La Transatlantique perdit, en 1921, le premier rang pour le mouvement des passagers avec les Etats-Unis, rang qu'elle détenait depuis 1918. Néanmoins, elle se classait très honorablement dans l'ensemble de l'Armement.

En 1921, en raison de la pénurie sur la ligne du Canada, créée en accord avec la « Canada Steamship Line », la Compagnie dénonça cet accord et suspendit le service sur cette région. Il fut d'ailleurs rétabli deux ans plus tard (42).

En 1922, le trafic des passagers de la partie sud des Etats-Unis paraissant susceptible d'un grand développement, une ligne de passagers fut créée sur la Nouvelle-Orléans, avec escales dans les ports espagnols et cubains (43).

Le réseau postal de Cuba-Mexique et des Antilles eut un trafic régulier, malgré la crise (44).

En septembre 1921, la Compagnie créa une ligne de vapeurs de charge sur le Nord-Pacifique. Ainsi la « Transat » desservait au départ de Hambourg, Anvers, Le Havre et Bordeaux, tous les principaux ports de la côte Ouest d'Amérique, depuis Valparaiso jusqu'à Vancouver. La crise économique mondiale éprouva fortement ce réseau, plus particulièrement le Sud-Pacifique.

---

(41) En 1921, le service de New-York était assuré par les paquebots : *Paris*, *France*, *Lafayette*, *Lorraine*, *Savoie*, *Rochambeau*, *Chicago*, *Touraine*, *Niagara*, *Roussillon*, *La-Bourdonnais* et *Léopoldina*, navire ex-allemand, exploité d'abord en gérance pour le compte de l'Etat, puis affrété.

(42) Les paquebots *La-Bourdonnais* et *Roussillon* relièrent alors Bordeaux à Vigo et Halifax. Après leur escale au Canada, ils continuaient sur New-York.

(43) Les paquebots à classe unique *Niagara* et *De-La-Salle* furent affectés à cette ligne.

(44) Lire l'article de J. Dal Piaz, « L'effort de la Compagnie Générale Transatlantique sur l'Amérique Centrale, la Côte Ferme et le Pacifique », *Journal de la marine marchande*, 1923.

En 1922, fut inaugurée sur la ligne Bordeaux-Casablanca l'escale de Lisbonne (45). Les services commerciaux d'Anvers Rouen, Le Havre, Nantes et Bordeaux, sur les divers ports marocains, ont pu être maintenus. Les difficultés d'opérations dans ces derniers ports commençaient à être supprimées.

Des services commerciaux réguliers au départ d'Anvers Dunkerque, Rouen et Brest sur les ports algériens et tunisiens, ont été créés en 1921. Ils ont complété les anciennes lignes entre les ports de l'Ouest de la France et ceux de l'Afrique du Nord, et ils ont transporté en 1922 un tonnage élevé, par suite d'une importante campagne de vins.

L'utilisation des nouveaux paquebots type *Gouverneur* a permis d'améliorer sensiblement les relations entre Marseille et l'Afrique du Nord en 1923.

Les lignes d'Angleterre se ressentirent vivement de la situation générale, et les départs durent être réduits en 1922 (46).

Les services touristiques du Nord-Africain se développèrent dans de bonnes conditions. Pendant la saison 1921-1922, 12 hôtels et 10 cars sont en service; de nouveaux itinéraires sont ouverts, cette fois, en direction de Tunisie. En 1922-1923, 16 hôtels et 23 cars fonctionnent. En avril 1922, répondant à la demande du Gouvernement, M. Dal Piaz improvisa, en quelques jours, un ingénieux roulement de fourriers qui rendit possible le voyage solennel, de Marrakech jusqu'au Sud-Tunisien, du Président de la République et des Ministres, parlementaires et journalistes qui l'accompagnaient dans cette tournée triomphale.

---

(45) Les paquebots *Figuig*, *Volubilis* et *Martinique* alternèrent sur cette ligne.

(46) Les vapeurs *Saint-Servan*, *Ville-de-Nantes* et *Morbihan* furent chargés du trafic.

*
* *

La crise, qui a marqué de son empreinte l'exploitation, ne pouvait manquer de réagir dans un sens défavorable sur la situation financière.

Les recettes tombèrent de 459 millions en 1920 à 357 millions en 1921 et à 283 millions en 1922. Il fallut l'amélioration très nette des derniers mois de 1923 pour arriver à un total de recettes de 335 millions pour cet exercice.

Les dépenses de 1921, inscrites pour 322 millions, laissèrent un excédent suffisant pour permettre un dividende de 16 francs (au lieu de 27 francs l'année précédente; le taux passait de 18 % à 10,66 %). Aucune distribution de dividende n'eut lieu l'année suivante, bien que les dépenses ne se soient élevées qu'à 279 millions. Elles furent de 314 millions en 1923, et le Conseil d'administration décida de verser 5 % d'intérêt aux actions, à titre de dividende (soit 7 fr. 50 par action ancienne ou nouvelle).

360.000 actions nouvelles avaient été, en effet, émises au cours de l'exercice 1923. Le capital-actions se trouvait ainsi porté de 81 à 135 millions de francs. Cette augmentation avait été autorisée par les Assemblées générales des 4 mars et 24 mai 1922, au cours desquelles fut décidée également l'émission d'obligations, en Angleterre, jusqu'à concurrence de 75 millions.

Peu de temps après, le 7 juin 1922, M. Dal Piaz demanda au Gouvernement la révision des contrats postaux liant la Compagnie à l'Etat pour les lignes de l'Amérique du Nord et pour celles des Antilles et de l'Amérique Centrale.

En 1913, la Transatlantique recevait, en subventions et en allocations de toutes sortes, 14 millions sur 100 millions de recettes, soit un pourcentage de 15 % environ. En 1921, cette situation se trouvait complètement modifiée : sur 357 millions de recettes, la contribution de l'Etat n'est plus que de 7 millions, et le pourcentage tombe à 2 %.

Une convention adaptée aux circonstances nouvelles, fixant les modalités d'exploitation future et facilitant la construction de paquebots neufs, était proposée.

Les services de la Compagnie constituant des rouages importants dans l'organisme national, une solution favorable devait nécessairement intervenir.

D'autre part, la situation, aggravée par suite de l'incessante activité des marines étrangères et du relèvement soudain de la marine marchande allemande, « exigeait une décision aussi rapide que radicale ».

Les pourparlers engagés aboutirent à la signature de l'avenant du 23 juin 1923 à la Convention du 20 novembre 1912 (Ligne de New-York).

SECTION III

L'avenant du 23 juin 1923.

La construction d'unités nouvelles. — Les subventions nouvelles.

En 1922, l'outillage de la Compagnie Générale Transatlantique était suffisant sur la ligne de New-York. Mais il fallait se préoccuper de l'avenir. C'était ce que faisait l'avenant.

Le principe de la mise en service d'une unité tous les cinq ans était conservé. La première devait être lancée, au plus tard en été 1927; la deuxième, en été 1932. Mais alors se posait la question de l'amortissement. Les constructions d'après-guerre valant cinq ou six fois plus que celles d'avant-guerre, il était nécessaire de procéder à un appel de fonds pour opérer le remplacement (47).

Aussi, à côté d'un super-amortissement de 10 % permettant de survaloriser arbitrairement les navires construits avant la hausse, l'avenant décida-t-il la création

(47) Le prix initial de la *Savoie* et de la *Lorraine* était inférieur de 80 millions à celui du *Paris*.

d'obligations d'une durée maxima de vingt-quatre ans — correspondant à la durée normale d'un navire — et dont l'intérêt et l'amortissement étaient garantis par l'Etat, moyennant hypothèque de premier rang sur chacun des paquebots (48).

***

Pendant les quatre premières années, la Compagnie devait recevoir une subvention forfaitaire de 4 millions. Mais à la fin de la quatrième année et de chacune des années ultérieures, il y avait lieu, pour l'année suivante, à la révision de la subvention, soit au profit de l'Etat, soit au profit de la Compagnie.

Désormais, la subvention annuelle serait déterminée en tenant compte de trois éléments : la subvention moyenne des quatre derniers exercices; le capital moyen engagé pendant les mêmes exercices dans les services de l'Amérique du Nord; la rémunération de ce capital.

La participation de l'Etat serait égale à la somme qu'il faudrait retrancher de cette subvention moyenne ou qu'il faudrait y ajouter pour porter à 7 % la rémunération du capital moyen engagé (49). Cet ensemble de dispositions a été appelé : système du compte de révision.

Si le calcul de la subvention moyenne des quatre derniers exercices ne soulevait aucune difficulté, il n'en était pas de même de la détermination du capital moyen engagé.

---

(48) Grâce à cette application du Crédit National Maritime, le taux des obligations ne risquait plus d'être trop élevé, comme il serait arrivé si le concessionnaire avait emprunté sans garantie; d'autre part, la charge de l'Etat n'était que théorique et éventuelle, ce qui lui fit préférer ce système à celui des avances remboursables, imposant au Trésor une lourde charge, peu compatible avec les difficultés budgétaires.

(49) C'est l'avenant de 1923 qui a porté à 7 % le taux de rémunération du capital engagé, qui avait été fixé à 5 % par la convention de 1912. On estima, en effet, qu'il y avait lieu de porter cette rémunération de 5 à 7 % afin de tenir compte de l'élévation du loyer de l'argent consécutive à la guerre.

Il ne s'agissait que du capital moyen engagé dans les services de l'Amérique du Nord : c'était la ligne de New-York qui était subventionnée, et non la Compagnie Générale Transatlantique. La subvention n'intervenait que pour garantir une rémunération forfaitaire des capitaux engagés dans le service de la ligne

Il fallait comprendre dans ce capital pour chaque exercice :

1° La valeur, au 31 décembre de l'année précédente, de toutes les unités affectées au service de la ligne (déduction faite des amortissements effectivement pratiqués) (50).

2° Une fraction de la valeur nette des immeubles généraux de la Société et de leur mobilier, égal à la même fraction des recettes procurées par la ligne. Egalement, une fraction de la valeur nette des immeubles, installations et outillages des ports correspondant à la part des recettes afférentes aux navires de la ligne.

3° Une part de la valeur des approvisionnements figurant au 31 décembre précédent dans les écritures de la Société (51).

4° Le fonds de roulement des services, évalué forfaitairement à 6 % du total des trois premiers éléments du capital.

L'avenant de 1923 ajouta à ce forfait un deuxième élément : un fonds de roulement complémentaire, évalué à 12 % de la partie des trois premiers éléments du capital portée en écritures dans les livres de la Compagnie avant l'entrée en service du paquebot *Paris* (à l'exception de la valeur du *Jacques-Cartier*).

Le compte d'exploitation, dont le solde représente la

---

(50) Si un de ces navires était affrété temporairement au cours de l'exercice à des voyages sur d'autres lignes, sa valeur n'était décomptée que proportionnellement à son temps d'utilisation sur la ligne de New-York.

(51) Cette part était déterminée d'après une annexe de la convention.

rémunération du capital réglementé ci-dessus, devait comprendre en recettes :

1° Toutes les recettes d'exploitation, passages, frets et produits quelconques réalisés par les navires susvisés.

2° Les subventions, primes à la navigation, compensations d'armement et toutes allocations ou encouragements reçus par la Compagnie pour l'exécution des mêmes services.

3° Une part de toutes les recettes générales — même exceptionnelles — non susceptibles d'être appliquées directement à une des lignes de la Compagnie (exception faite toutefois du revenu et des plus-values des titres en portefeuille, ainsi que de l'intérêt des placements faits).

Dans les dépenses du compte d'exploitation, entraient :

1° Les dépenses d'exploitation relatives aux services susvisés.

2° Une part des frais généraux non susceptibles d'être affectés directement à tel ou tel service, cette part étant calculée au prorata des recettes de frets et de passages des différents services.

3° Les sommes versées à la réserve de refonte et de grosses réparations, calculées à un taux moyen maximum de 1,40 % sur la valeur initiale des navires âgés de moins de 18 ans au premier jour de l'exercice.

4° L'amortissement du matériel naval, calculé sur la valeur initiale des navires :

a) au taux maximum de 7 % pour les paquebots de la ligne postale Havre-New-York ou assimilés, ainsi que pour les navires bénéficiant de la prime à la navigation instituée par la loi de 1902;

b) au taux maximum de 5 % pour tous les autres navires.

5° L'assurance maritime, calculée pour l'ensemble des navires affectés au service à un taux au plus égal au taux moyen demandé par les tiers assureurs (52).

6° La part des dépenses effectives des autres assurances correspondant au service. (Cette part était déterminée dans un document annexé à la Convention.)

7° L'amortissement de la partie des immeubles, installations et outillages composant le capital affecté au service (53).

Pour faire face à toute éventualité, et en raison de la dépréciation du franc, la limite maxima de la subvention était portée à 21.600.000 de francs, la limite minima à 4.000.000 de francs (54).

En contre-partie intervenait le système du partage des bénéfices. L'Etat avait droit à une part de ceux-ci quand le total des sommes distribuées à la fin d'un exercice représentait, par rapport au capital-actions de la Compagnie, un taux supérieur au taux moyen des distributions des quatre exercices ayant précédé la signature de l'avenant. L'Etat avait droit : à 1/4 de la partie de cet excédent ne dépassant pas 1 %, à 1/3 de la partie représentant de 1 à 2 %, à 1/2 de la partie représentant plus de 2 % du capital-actions. En outre, il pourrait prétendre à la moitié

---

(52) La disparition de ce poste était prévue pour le jour où le fonds d'assurance atteindrait 20 % de la valeur de la flotte. D'autre part, l'avenant décidait qu'en cas de perte d'un navire pour lequel il aurait été établi un compte « dotation spéciale de remplacement » le montant de l'assurance serait versé au sous-compte particulier du navire.

(53) Toutefois, un maximum de 10 % était prévu pour cet amortissement en ce qui concernait les outillages (soit une période d'amortissement de dix ans) et un maximum de 4 % pour l'amortissement des immeubles (période d'amortissement : vingt-cinq ans). Ce dernier maximum était porté à 7 % pour les immeubles construits sur des terrains occupés par la Compagnie à titre précaire.

(54) En fait, l'ancien maximum de la convention de 1912 de 7.200.000 fr. n'avait jamais été atteint, et depuis 1918 le minimum de 2.500.000 francs n'avait pas été dépassé.

des réserves autres que les réserves légales, de refonte, et d'assurances, et toutes celles constituées en vue de faire face à des charges déterminées.

En résumé, l'Etat n'avait pas qualité pour combler le déficit éventuel de l'entreprise; il avait simplement à charge d'aider la Compagnie concessionnaire à balancer le bilan d'exploitation d'une ligne d'intérêt national. Il ne manquait d'ailleurs pas de prendre à son profit une garantie sérieuse, et s'il prévoyait le cas où il serait obligé de payer, il ne négligeait pas non plus d'escompter celui où il pourrait s'assurer une part des bénéfices, concurremment avec les actionnaires de la Compagnie.

Sans doute l'avenant du 23 juin 1923 à la Convention du 20 novembre 1912 ne donnait-il pas entièrement satisfaction à la Transatlantique; mais celle-ci pouvait néanmoins entrevoir l'avenir avec confiance, d'autant plus qu'elle était remarquablement outillée pour profiter dès le premier instant de la reprise des affaires.

Le jour n'était pas loin où elle allait pouvoir fonctionner à plein rendement, et non plus au ralenti.

CHAPITRE II

LA PERIODE DE PROSPERITE (1924-1928)

L'activité de la Compagnie pendant cette période est en quelque sorte conditionnée par les conventions relatives à l'exploitation des différents réseaux. Aussi avons-nous réservé la section première à l'analyse des nombreuses conventions qui ont marqué cette période.

Sans doute, ce ne sont pas les nouveaux contrats qui ont donné naissance à la reprise des affaires; mais, cette reprise ayant eu lieu, ils ont facilité les conditions d'exploitation, et nous ne sommes pas éloigné de penser qu'ils ont contribué, pour une large part, à la prospérité de la « Transat ».

M. Dal Piaz avait — on se rappelle — demandé, en 1922, et la révision du contrat relatif à la ligne de New-York, et celle de la convention du réseau d'Amérique Centrale.

Satisfaction lui ayant été donnée sur le premier point, il entreprit, dès 1924, des démarches auprès des pouvoirs publics, en vue d'arriver à des modifications nécessaires à la convention de l'Amérique Centrale, qui ne répondait plus aux conditions du moment.

Ce n'est que le 21 avril 1927 qu'un accord intervint.

Entre temps, d'autres contrats avaient été passés pour fixer les conditions d'exploitation des services entre la France et l'Afrique du Nord. Le premier paragraphe sera consacré à l'examen de ceux relatifs à l'Algérie-Tunisie, tandis que l'accord intéressant la ligne du Maroc, intervenu

entre la Compagnie et le ministre de la Guerre, fera l'objet du paragraphe suivant.

La Convention du 21 avril 1927, relative à l'Amérique Centrale, sera passée en revue dans le dernier paragraphe de cette même section.

Une deuxième section traitera de l'activité de la Compagnie pendant cette période, dont M. Cangardel, l'actuel Directeur du Conseil d'administration, a dit qu'elle était une époque de « prospérité factice ». Il est cependant difficile de nier que c'est à ce moment-là que la Transatlantique a connu toute sa splendeur.

SECTION PREMIERE

Les conventions entre la Compagnie Générale Transatlantique et l'Etat conclues au cours de cette période.

§ 1. — Les conventions relatives aux lignes d'Algérie-Tunisie.

Les premières chartes-parties de 1922-1923. — *Les chartes-parties du 6 juillet* 1925. — *Les conventions du* 13 *août* 1925 *et du* 1er *janvier* 1927, *passées avec le département de la Guerre.* — *Les chartes-parties du* 1er *mars* 1928.

Depuis longtemps déjà le Gouvernement cherchait à assurer, par un régime stable, les relations maritimes entre la France, l'Algérie et la Tunisie.

Après la guerre, M. Fernand Bouisson, commissaire aux Transports Maritimes, qui caressait le rêve de créer une flotte d'Etat méditerranéenne, avait fait construire, pour le compte du Gouvernement, 8 paquebots pour la liaison entre Marseille et l'Afrique du Nord.

Ce sont ces paquebots qui ont été livrés, comme nous l'avons vu, aux Compagnies de Navigation qui avaient les concessions antérieures, à savoir : la Compagnie Géné-

rale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte et la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, suivant des chartes-parties d'une durée d'un an, renouvelables.

Notons, en quelques mots, les principales dispositions de ces premières chartes-parties, en ce qui concerne la Transatlantique.

Au cours des années 1922-1923, l'Etat mit à sa disposition les 4 paquebots : *Gouverneur-Général-Grévy*, *Gouverneur-Général-Chanzy*, *Gouverneur-Général-De-Gueydon* et *Gouverneur-Général-Jonnart*. Le prix de location fut fixé à la somme de 5 francs par mois. La Compagnie devait assurer et entretenir les navires. En outre, elle était tenue d'exécuter avec ces bateaux, et avec ceux qu'elle possédait déjà, des services définis par les chartes-parties.

C'était ce régime précaire et provisoire qui existait au début de 1924. Il permettait d'assurer dans des conditions convenables les services nécessaires, mais il ne donnait aucune garantie pour l'avenir.

*
* *

Le 6 juillet 1925, intervinrent trois chartes-parties, signées chacune avec l'une des trois Compagnies citées plus haut pour l'ensemble des navires loués.

Il y a là une première différence avec les chartes-parties de 1922-1923, qui étaient individuelles, c'est-à-dire conclues pour chacun des navires.

Les chartes-parties de 1925 fixaient le prix de location à 280.000 francs pour chacun des 4 paquebots attribués à la « Transat »[1], soit un total de 1.120.000 francs[2].

---

(1) Chacun des autres navires du type *Gouverneur* fut loué 220.000 francs par an.

(2) Le prix total de location pour l'ensemble des navires était de 1.960.000 francs.

Cette somme devait faire l'objet de deux paiements égaux, à échéance du 1er janvier et du 1er juillet (3).

Ces fonds ne devaient pas tomber dans l'universalité du budget : ils seraient versés à la Caisse des Dépôts et Consignations, avec une affectation spéciale. Ils constitueraient un fonds de réserve pour grosses réparations (telles que : refonte des machines et des chaudières, réfection de la coque, des ponts et des cloisons), requises par une Société de classification, ainsi que pour les travaux nécessités par des prescriptions résultant de règlements postérieurs aux chartes-parties.

La Compagnie, à qui incombaient ces travaux, ne pouvait toutefois prélever sur ce fonds les sommes nécessaires qu'après avoir obtenu l'accord du Sous-Secrétariat de la Marine marchande quant à la régularité de l'objet du prélèvement et la justification de son montant.

Pour l'Etat, les dispositions relatives à ce « fonds de grosses réparations » avaient l'avantage de lui donner l'assurance que son matériel serait conservé en bon état. Pour la Compagnie, elles rendaient plus apparentes que réelles les nouvelles charges imposées.

Les chartes-parties de 1925 étant des contrats de location totalement différents des conventions où l'Etat verse à la Compagnie une certaine somme en considération des résultats annuels de l'entreprise, il ne pouvait y être question de l'établissement d'un compte d'exploitation. Cependant, les chartes-parties précisaient les charges de l'affréteur en temps normal et en cas de perte d'un navire.

En temps normal, la Compagnie devait assurer :

1° L'entretien courant (peinture, carénage, propreté, etc.);

---

(3) A titre exceptionnel, le terme du 1er janvier 1926 devait comprendre les trois premiers trimestres.

2° Les réparations et remplacements de toute nature (4);

3° Les risques de toute nature, maritimes et de guerre, sous certaines réserves.

Un droit de surveillance était reconnu à l'Etat, afin qu'il puisse s'assurer en tout temps de la bonne exécution par la Compagnie des travaux nécessaires.

Dans le cas de perte de l'un des navires, l'affréteur s'engageait à rembourser à l'Etat une somme fixée à la date du 1er janvier 1925 à : 13.300.000 francs pour le *Gouverneur-Général-Chanzy* et pour le *Gouverneur-Général-Grévy*, 13.500.000 francs pour le *Gouverneur-Général-De-Gueydon*, 13.800.000 francs pour le *Gouverneur-Général-Jonnart*.

Ces sommes devaient être automatiquement réduites d'un amortissement de 750.000 francs par an au 1er janvier de chaque année (en cas de renouvellement par tacite reconduction).

Pour éviter tout risque d'insolvabilité de la Compagnie, l'Etat obligea celle-ci à assurer, pour les sommes ci-dessus, les différents navires envisagés à une ou plusieurs Compagnies d'assurance agréées par le ministre.

Un maximum était imposé aux trois Compagnies pour le prix de transport des passagers et des primeurs, basé sur le prix d'avant-guerre, multiplié par un certain indice définissant les frais d'exploitation des navires.

Les chartes-parties de 1925 furent renouvelées chaque année par tacite reconduction. Toutefois, une légère modification fut introduite en 1927 au prix de location. Celui-ci fut porté pour les navires exploités par la Transatlantique de 280.000 francs par an et par unité, à 310.000 francs. La

---

(4) Il eût été préférable de rédiger de la façon suivante : 2° Les réparations et remplacements de toute nature, en dehors de ceux assurés par le « fonds spécial de grosses réparations ».

location des 4 paquebots ci-dessus passa par là même de 1.120.000 francs à 1.240.000 francs (5).

*
* *

Des conventions furent également passées entre les trois Compagnies concessionnaires et le Ministère de la Guerre.

Si la location de paquebots par l'Etat constitue une des formes d'assistance financière indirecte aux Compagnies de navigation, la promesse d'embarquement de personnel et de matériel faite par le Gouvernement en est une autre.

Sur les lignes d'Algérie-Tunisie, l'Etat, et spécialement le ministre de la Guerre, est de beaucoup le plus gros client. C'est pourquoi la clause d'apparence bénigne par laquelle il s'engage à fournir aux Compagnies contractantes « tous les transports en officiers, hommes de troupe, chevaux, mulets, provisions, matériel et munitions » présente pour celles-ci une importance capitale.

Comme contrepartie de cet engagement de l'Etat en leur faveur, les Compagnies prennent de leur côté l'engagement d'appliqur aux transports de l'Etat des tarifs présentant une certaine réduction sur ceux du commerce.

C'est ainsi que les conventions du 13 août 1925 et du 1er janvier 1927, relatives aux lignes d'Algérie-Tunisie, déterminaient un pourcentage de réduction de 15 % ou de 20 % sur les tarifs du commerce, suivant les cas (6).

---

(5) Le montant de la location pour l'ensemble des navires était augmenté de 200.000 francs : 2.160.000 francs en 1927, contre 1.960.000 en 1926.

(6) Ces conventions avec le Ministère de la Guerre débutaient par l'engagement des Compagnies d'effectuer les transports de la guerre aux conditions fixées par elles et suivant le programme et itinéraire ci-dessous :

Algérie :

— Marseille, Alger, Marseille : 5 départs par semaine (3 par la Transat.

*
* *

Le régime provisoire établi par les chartes-parties de 1925 présentait divers inconvénients. D'une part, il n'assurait les services que pour un an, puisque les chartes-parties étaient résiliables à la fin de chaque année. D'autre part, il ne comportait aucune mesure pour le remplacement des navires appartenant soit à la Compagnie, soit à l'Etat.

Pour remédier à ces inconvénients, les chartes-parties de 1925 furent remplacées par celles du 1er mars 1928 (sanctionnées par la loi du 29 juillet suivant).

Le point de départ des engagements souscrits était fixé au 1er janvier 1928.

Le prix de location des navires était augmenté dans des proportions considérables. En ce qui concerne la Transatlantique, il passait de 310.000 francs par paquebot, en 1927, à 800.000 francs (7).

Le changement n'était pas moins grand pour l'affectation de ces sommes. Un « fonds de grosses réparations » était encore prévu, mais il était constitué au moyen de versements supplémentaires des Compagnies, pour une

---

1 par la Compagnie de Navigation Mixte, 1 par la Société Générale de Transports Maritimes).

— Port-Vendres, Alger, Port-Vendres : 1 départ par semaine par la Compagnie Mixte.

— Marseille, Oran, Marseille : 2 départs par semaine (1 par la Transat, 1 par la Société Générale de Transports Maritimes).

— Port-Vendres, Oran, Port-Vendres : 1 départ par semaine par la Compagnie Mixte.

— Marseille, Phillipeville, Bône, Marseille : 2 départs par semaine (1 par la Transat, 1 par la Compagnie Mixte).

Tunisie :

— Marseille, Bizerte, Tunis, Bizerte, Marseille : 1 service par quinzaine par la Transat.

— Marseille, Tunis, Marseille : 1 départ par semaine, par la Transat, 1 départ par semaine par la Compagnie Mixte.

(7) Le prix total de la location des huit navires était porté de 2.160.000 francs à 5.400.000 francs.

somme supérieure à 2 millions. La « Transat » versait pour sa part, à ce titre-là, 310.000 francs par an et par navire.

Les versements — concernant aussi bien le prix de location que le fonds de grosses réparations — devaient se faire par parts égales, aux échéances du 30 juin et du 31 décembre de chaque année .

Bien que l'Etat n'ait plus aucune participation dans la constitution du fonds de grosses réparations, puisque les nouvelles chartes-parties en exigeaient seulement la constitution dans les écritures de chaque Compagnie, les dépenses y imputables n'en continuaient pas moins à ne pouvoir être prélevées qu'après accord donné par le ministre chargé de la Marine marchande, quant à la régularité de leur objet et la justification de leur montant.

Ce fonds de grosses réparations devait faire retour à l'Etat si les navires étaient rendus par les Compagnies avant l'expiration de vingt ans (durée de la location fixée par les nouveaux contrats). Il serait, au contraire, conservé par les Compagnies si celles-ci entretenaient les navires de façon que leur durée dépasse les vingt années prévues.

Mais si la location s'étendait sur une aussi longue période, elle était résiliable partiellement, au cours de la cinquième et de la quinzième année, pour ce qui concernait le prix de location, les itinéraires et la vitesse, et à partir de la dixième année pour les autres clauses des contrats.

En outre, les Compagnies étaient tenues d'assurer les navires pour une somme fixée chaque année.

Les conditions antérieures étaient maintenues pour la limitation des prix de passages et des frets de primeurs. Cependant, les chartes-parties organisaient une commission consultative comprenant un représentant du ministre chargé de la Marine marchande, un de l'Algérie, un de

la Tunisie et trois des Compagnies concessionnaires (8). La représentation des usagers était ainsi assurée, comme elle l'avait été en 1927, dans la convention relative aux lignes de la Corse.

Des mesures étaient prises pour assurer le renouvellement des bateaux affectés au réseau méditerranéen.

Les Compagnies s'engageaient à remplacer, lorsqu'ils deviendraient hors d'usage ou lorsqu'ils disparaîtraient, les navires qui étaient leur propriété.

De son côté, l'Etat prenait l'engagement de remplacer les huit paquebots loués. A cet effet — et c'était là la grande nouveauté — un fonds spécial de renouvellement était créé qui devait être alimenté par des versements annuels s'élevant à : 2.500.000 francs pour l'Algérie, 700.000 francs pour la Tunisie (9), 2 millions, non productifs d'intérêts, pour l'Etat (10).

Ces sommes avaient été calculées de façon à fournir les disponibilités nécessaires pour le paiement des constructions de nouveaux navires, aux dates prévues pour le remplacement.

Si le fonds de renouvellement institué venait à se trouver insuffisant, le complément nécessaire serait à verser à moitié par la Métropole d'un côté, par l'Algérie et la Tunisie de l'autre (11).

---

(8) L'avis de cette commission était indispensable pour l'approbation et la mise en vigueur de toutes modifications des tarifs de passages et des frets de primeurs. Ces modifications ne pouvaient être effectuées que suivant le jeu d'un mécanisme précis solidarisant les tarifs offerts aux usagers avec les dépenses d'exploitation.

Pour les tarifs de base, les dépenses d'exploitation de base et les indices, voir loi du 29 juillet 1928 (*Journ. off.*).

(9) L'Algérie et la Tunisie avaient à inscrire ces sommes à leur budget respectif.

(10) Ces 2 millions seraient prélevés sur le montant de la location des 8 unités. Ils demeureraient en dépôt dans les caisses du Trésor français.

(11) Certaines stipulations étaient relatives au prix de location des

Les durées maxima des traversées étaient prévues. Les chartes-parties de 1928 marquaient à ce sujet un notable progrès sur les précédentes. C'est ainsi que celle de la Transatlantique imposait aux navires de cette dernière un maximum de 25 heures du 1er juin au 15 août, d'Alger à Marseille, et du 15 août au 31 octobre de Marseille à Alger, et de 26 heures pour les autres trajets (au lieu des 27 et 28 heures qui étaient exigées par la précédente).

§ 2. — La convention du 10 janvier 1928 entre la Compagnie Transatlantique et le Ministère de la Guerre, pour les transports entre la France et le Maroc.

Historique. — La convention de 1928.

L'historique des conventions maritimes relatives au service des ports marocains ne remonte qu'à 1908. C'est à cette date seulement qu'intervint, entre l'Etat et la Compagnie Paquet — qui était installée au Maroc depuis 1865 — un accord par lequel cette dernière mettait à la disposition du Gouvernement son vapeur *Oued-Sebou*, sur l'itinéraire suivant : Marseille, Tanger, Rabat, Mazagan, Safi, Mogador. Ce service ne cessa de se développer à chaque renouvellement successif.

A son tour, mais en partant de Bordeaux, la Transatlantique inaugura, en août 1911, une ligne commerciale sur Casablanca, avec le cargo *Le Tarn*.

En octobre de la même année, elle exploitait deux lignes régulières mensuelles sur le Maroc :

1° La ligne Nantes, Bordeaux, Casablanca et retour;
2° La ligne Nantes, Bordeaux, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador et retour par le même itinéraire (12).

---

navires de remplacement et au partage de ce prix entre la France, d'une part, l'Algérie et la Tunisie, d'autre part.

Les types de navires à construire sur la caisse de renouvellement devaient être arrêtés en accord avec l'Algérie, ainsi qu'il avait été convenu lors des conférences tenues en juin et en septembre 1927.

(12) Par la suite, cette seconde ligne devait avoir son point de départ

Le 1er décembre 1912, était inaugurée la ligne rapide Bordeaux-Casablanca, avec, au début, deux, puis trois départs mensuels, par paquebots faisant la traversée en trois jours.

Les lignes marocaines de notre Compagnie ont donné lieu à l'élaboration de plusieurs accords rédigés, en général, d'après le même mode que ceux de la Compagnie Paquet. Le premier a été signé, le 21 mars 1913, avec le ministre de la Guerre. Il a fait place, le 28 mars 1917, à un accord négocié par le ministre du Ravitaillement et des Transports maritimes. Enfin, le 21 avril 1920, un dernier accord, remplacé depuis par celui de 1928, est à nouveau intervenu entre la Compagnie et le ministre de la Guerre.

Ces contrats n'ont comporté aucune subvention fixe au bénéfice de la Compagnie. En retour, celle-ci s'est bornée à promettre d'appliquer des prix déterminés de fret et de passages.

Ils présentent la plus grande analogie avec les conventions relatives à l'Algérie-Tunisie, conclues avec le Département de la Guerre.

*
* *

Bien qu'une clause de la convention du 10 janvier 1928 en étende le bénéfice à tous les départements ministériels, elle est passée spécialement avec le Ministère de la Guerre.

Les services prévus étaient les suivants :

Ligne A : Bordeaux-Casablanca, pour passagers et marchandises; départs réguliers les 10, 20 et 30 de chaque mois. La Compagnie se réservait le droit d'établir un service hebdomadaire pendant la belle saison (13).

---

reporté à Dunkerque, et comprendre alors des touchées au Havre, Nantes et Bordeaux.

(13) Actuellement, ce service est hebdomadaire, même pendant la mauvaise saison.

Ligne B : Rouen, Le Havre (facultatif), Casablanca, Mazagan; un départ mensuel.

Ligne C : Nantes, La Pallice (facultatif), Bordeaux-Bassens, Casablanca; deux départs mensuels.

La Compagnie peut d'ailleurs supprimer des départs. Mais il est stipulé que, sauf le cas de grève ou de lock-out, l'Administration peut exiger deux voyages obligatoires par mois de Bordeaux sur Casablanca et retour, à la condition toutefois de fournir un aliment suffisant pour assurer, à chaque voyage, un minimum de recettes de 75.000 francs à l'aller et 75.000 francs au retour.

L'Etat s'est fait concéder des tarifs de faveur pour ses passagers et pour ses transports de matériel et de marchandises. Mais ces tarifs n'ont pas été fixés au moyen d'un certain pourcentage de réduction sur les tarifs du commerce, ainsi que cela a été fait pour les lignes d'Algérie-Tunisie. Cependant, les variations éventuelles de ces deux tarifs, tarif de faveur et tarif de commerce, sont solidaires.

Il a été prévu, en effet, que dans le cas où les circonstances économiques amèneraient la Compagnie à abaisser ou à relever ses prix de transports de 10 % au minimum, les prix fixés par la convention seraient modifiés dans le même sens et dans la même proportion par un avenant qui entrerait en vigueur après préavis d'un mois[14].

Il faut noter, enfin, qu'aucune obligation n'existe quant à la vitesse.

---

(14) Si le taux de ces variations atteignait 50 %, les prix de la convention seraient révisables, à la demande de l'une des deux parties.

§ 3. — La convention du 21 avril 1927 relative aux lignes de l'Amérique Centrale et des Antilles (15).

La subvention. — Les services à exécuter. — Les navires affectés à ces services. — Les vitesses imposées.

La convention du 26 octobre 1908 venant à expiration le 1er avril 1927, le Gouvernement fut bien obligé de s'occuper de l'exploitation du réseau de l'Amérique Centrale, et c'est pourquoi un accord intervint avec la Compagnie Générale Transatlantique à la date du 21 avril 1927.

L'Administration ne s'arrêta pas au régime de l'adjudication publique (16).

La nouvelle convention s'inspirait dans son ensemble de conceptions originales. Toutefois, par une sorte de souci de ménager les transitions, elle n'abandonnait pas entièrement l'ancienne formule de la subvention forfaitaire fixe.

Le régime adopté était bien encore celui de la subvention à base forfaitaire, mais la subvention était augmentée au fur et à mesure de l'entrée en service de navires nouvellement construits.

L'Administration décidait de ne plus faire supporter par le budget de la Marine marchande, sous forme de subvention, les transports effectués pour le service postal, non plus que les réductions consenties aux divers départements ministériels pour le transport de leurs fonctionnaires et de leur matériel.

Désormais, les dépêches postales seraient transportées au prix du commerce, et chaque administration se verrait appliquer les tarifs commerciaux (sauf, bien entendu, les réductions que, par contrat particulier, la Compagnie pourrait lui consentir comme client important).

---

(15) La loi du 28 mars 1928 a approuvé cette convention.

(16) Nous avons vu que ce système n'avait été d'aucun effet lors du renouvellement des conventions de New-York et de l'Amérique Centrale en 1883.

Ainsi allégée, la première partie de la subvention fut ramenée, de 4.878.000 francs en 1908, à 3 millions. Elle correspondait aux charges assumées par le concessionnaire avec les navires en service à ce moment-là. Elle était donc de nature identique à celle de l'ancienne convention.

Tous les navires devaient, d'autre part, être remplacés pendant la durée de la convention, sauf l'un d'eux, récemment construit. Les dépenses qui incomberaient à la Compagnie du fait de ces remplacements dépasseraient — au prix de 1927 — 400 millions, alors que les navires à remplacer avaient coûté 35 millions.

Il en résultait pour le concessionnaire des charges supplémentaires d'intérêt et d'amortissement auxquelles correspondait la seconde partie de la subvention, qui était ainsi destinée à faciliter le renouvellement de la flotte.

Cette seconde partie comprenait, pendant dix ans, une première somme de 5 millions par an, destinée à constituer un fonds de reconstitution (17). En outre, il était précisé que, dès l'entrée en service d'un navire nouvellement construit en remplacement d'un ancien, la seconde partie de la subvention serait augmentée d'une somme égale à 4 % du coût du navire (18).

---

(17) Les sommes versées au fonds de reconstitution devaient être récupérées.

(18) Pour être absolument exact, il convient de remarquer que cette augmentation de la subvention était en réalité égale à 4 % du prix du nouveau navire, diminué toutefois de :

1° la somme provenant du fonds de reconstitution;

2° la valeur initiale du navire remplacé;

3° la valeur résiduelle du navire construit (c'est-à-dire sa valeur de démolition, évaluée à 5 % de son prix).

La valeur initiale avait été fixée comme suit :

Cuba ..... F.	30.205.061 56	*Flandre* ..... F.	6.209.891 08
Espagne	8.048.195 45	*Biskra*	1.916.787 20
Lafayette	10.855.702 55	*Saint-Raphaël*	5.524.118 13
Puerto-Rico	3.738.745 35	*Antilles*	1.670.926 46
Pérou	4.126.795 43	*Macoris*	5.606.935 12
Pellerin-de-Latouche	7.031.250 »	*Caravelle*	631.143 25

L'intérêt des sommes que la Compagnie devrait se procurer pour la construction des navires restait à sa charge.

***

En échange de ces subventions, l'Etat exigeait de la Compagnie quatre grandes traversées transocéaniques et deux services, moins importants, dits intercoloniaux ou annexes.

Les quatre grands services transocéaniques étaient les suivants :

— *Ligne n°* 1 (Mexique) : Saint-Nazaire, La Havane, Vera-Cruz et retour, tous les mois (avec, à l'aller, une escale dans un port espagnol et au retour une escale obligatoire au Havre).

— *Ligne n°* 2 (Haïti) : Le Havre, Bordeaux (facultatif au retour), Santander, La Corogne, Vigo ou Gijon (ces 4 escales facultatives), San-Juan de Puerto-Rico, Puerto-Plata, Cap Haïtien, Port-au-Prince, les Cayes, Jacmel et retour, 6 fois par an (prolongement facultatif sur Puerto-Barrios; dans ce cas, Jacmel et les Cayes au retour seulement).

— *Ligne n°* 3 (Colon) : Saint-Nazaire, Plymouth (facultatif), Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Fort-de-France, la Guayra, Puerto-Colombia (facultatif), Curaçao (facultatif), Carthagène, Colon et retour, toutes les quatre semaines (avec escale obligatoire au Havre au retour).

— *Ligne n°* 4 (Colon) : Le Havre, Plymouth (facultatif), Bordeaux (facultatif au retour), Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Fort-de-France, Trinidad (facultatif), Carapuno (facultatif), la Guayra, Curaçao (facultatif), Puerto-Colombia, Colon et retour, toutes les quatre semaines.

Les deux services intercoloniaux ou annexes étaient :

— *Ligne n°* 5 : Fort-de-France, Sainte-Lucie, Trinidad, Demerara, Surinam (facultatif), Saint-Laurent, Cayenne, 1 voyage toutes les quatre semaines.

— *Ligne n°* 6 : Jacmel, Santo-Domingo (facultatif), Saint-Thomas (facultatif), Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Basse-Terre, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, 1 voyage toutes les quatre semaines.

La grande innovation de ces itinéraires par rapport à ceux de 1908 résidait dans l'escale obligatoire du Havre au retour en France pour les lignes 1 et 3. Comme les lignes 2 et 3 avaient comme point de départ et d'arrivée Le Havre, il en résultait que désormais c'était dans ce port qu'aboutiraient les 4 grandes lignes des Antilles et de l'Amérique Centrale.

Le nouveau cahier des charges tenait en cela compte des changements survenus dans le mouvement économique sur l'Amérique Centrale. Il permettait à la Compagnie française de lutter à armes égales contre la concurrence étrangère.

Le marché des produits coloniaux étant Le Havre, les chargeurs étrangers refusaient, en effet, de confier leurs cargaisons à la Transatlantique, car ils n'avaient aucun intérêt à ce que leurs marchandises fussent débarquées à Saint-Nazaire et réembarquées ensuite pour Le Havre.

Le transfert complet de Saint-Nazaire au Havre des services relatifs aux lignes postales d'Amérique Centrale fut même envisagé par les pouvoirs publics. Mais devant les protestations énergiques émanant de Saint-Nazaire, le ministre des Travaux publics, chargé de la Marine marchande, se rallia à la solution moyenne du demi-transfert.

Le nouveau cahier des charges restreignait à 6 par an les voyages du Havre-Bordeaux sur Haïti. La Compagnie

était tenue d'annoncer d'avance, pour toute l'année, les voyages qu'elle ferait, afin de permettre aux chargeurs et aux passagers de compter sur elle aux époques du trafic le plus fort.

La ligne annexe Haïti-Fort-de-France, momentanément supprimée, était rétablie [19].

Enfin, des escales nouvelles étaient envisagées; mais, pour ne pas surcharger les itinéraires, la plupart des touchées en pays étranger étaient, comme nous l'avons vu, facultatives.

*
* *

Entre autres particularités, la convention de 1927 présentait celle d'énumérer les paquebots qui devaient être utilisés au moment de la conclusion de l'accord.

— Ligne du Mexique : *Cuba*, *Espagne*, *Lafayette*.

— Ligne de Colon : *Puerto-Rico*, *Pérou*, *Pellerin-de-Latouche*, *Flandre*.

— Ligne d'Haïti : *Macoris* [20], *Caravelle*.

— Ligne de la Guyane aux Antilles : *Biskra*, *Saint-Raphaël*, *Antilles*.

Le tonnage brut minimum de chacun des paquebots affectés au service des lignes 1, 2, 3, 4 était fixé également par la convention à 6.000 tonneaux [21], au lieu de 4.000 antérieurement.

---

(19) Sur cette ligne, l'escale de Santo-Domingo était prévue. Des relations, à ce moment-là inexistantes, seraient ainsi assurées avec le Sud de la république Dominicaine.

(20) Le paquebot *Macoris* pourrait être employé comme bateau de rechange sur la ligne de Colon.

(21) En fait, ce minimum était souvent dépassé : *Lafayette*, 12.000 tonneaux (environ); *Espagne*, 11.000 tonneaux; *Cuba*, 11.000 tonneaux; *Flandre*, 8.000 tonneaux; *Pellerin-de-Latouche*, 8.000 tonneaux; *Pérou* et *Puerto-Rico* jaugeaient chacun les 6.000 tonneaux réglementaires.

Par contre, le minimum des lignes intercoloniales restait inchangé au chiffre de 1.500 tonneaux (22).

*
* *

La convention se montra particulièrement modeste sur la question des vitesses.

D'ordinaire, chaque fois qu'un nouvel accord est conclu entre l'Etat et une Compagnie au sujet d'un service maritime, il y a un relèvement de la vitesse imposée. On ne trouvait rien de cela dans le contrat de 1927 : la vitesse minima à réaliser, en moyenne annuelle, pour les lignes de Cuba-Mexique et de Colon, restait fixée à 14 nœuds, et celle des lignes intercoloniales à 11 nœuds.

Bien plus, la vitesse de la ligne d'Haïti était ramenée de 12 à 11 nœuds, comme pour les lignes annexes, et l'article 2 du nouveau cahier des charges admettait les réductions spéciales suivantes :

— Ligne 2 (Haïti) : *Caravelle*, 8 nœuds 50;

— Lignes 3 et 4 (Colon) : *Pérou*, 12; *Puerto-Rico*, 11; *Pellerin-de-Latouche*, 13; *Flandre*, 13,50.

— Lignes 5 et 6 (intercoloniales) : *Saint-Raphaël*, 10,50; *Antilles*, 10,50.

Il ne pouvait pas, en effet, être envisagé, au début de la convention, des vitesses supérieures à celles réalisées par les paquebots en service.

Ce n'était d'ailleurs là qu'une période transitoire, relativement courte. Aucun des nouveaux paquebots ne serait admis pour une vitesse inférieure à celles indiquées plus

(22) Cette absence de progression sur ces dernières lignes s'explique par la nécessité de desservir le plus grand nombre possible de ports peu importants qui ne se prêtent pas à la réception de navires de fort tonnage.

haut, soit 14 nœuds pour les 3 lignes principales et 11 nœuds pour Haïti et les lignes annexes.

Bien qu'il ne faille pas méconnaître l'alourdissement des charges d'exploitation que représente toute augmentation de vitesse, il est permis de s'étonner que la convention de 1927 ait borné ses ambitions à maintenir les minima de vitesse qui paraissaient satisfaisants, vingt ans auparavant, aux rédacteurs de celle de 1908.

Mais nous ne voudrions pas venir jeter une note pessimiste au moment où nous allons avoir à nous occuper de la plus belle période de prospérité qu'ait jamais connue la Compagnie Générale Transatlantique.

SECTION II

L'activité de la Compagnie pendant cette période.

Le matériel naval. — L'exploitation. — Les résultats financiers.

Les 97 unités composant la flotte de la Compagnie au début de 1924 furent à peu près suffisantes pour assurer l'important trafic de cette période, puisque, à la fin de 1928, le matériel naval ne comprenait que 102 unités.

L'accroissement de la jauge totale était minime : 540.000 tonneaux contre 512.000. Il en était de même pour le déplacement en charge (927.000 tonnes au lieu de 910.000) et pour la puissance de machines (442.000 CV. en 1924, 471.000 en 1928).

Au mois de juillet 1924, la Compagnie prit livraison d'un paquebot à classe unique, construit en Angleterre, le *De-Grasse* (23). Ce navire, destiné à la ligne de New-

(23) Le *De-Grasse* est un paquebot de 176 mètres de long, 21 mètres de large et 14 mètres de creux. Sa jauge brute est de 17.759 tonneaux et son déplacement en charge de 22.000 tonnes. Il réalise une puissance de 13.000 CV.

La Compagnie s'était réservé de faire décorer les locaux par des maisons françaises.

York, correspondait aux conditions nouvelles d'exploitation apparues à la suite des mesures restrictives à l'émigration en Amérique du Nord. La concurrence des navires de la catégorie du *De-Grasse* étant très vive en 1924, la Transatlantique avait dû prévoir sur cette unité un luxe et un confort pour les passagers pouvant rivaliser avec ceux des grands paquebots étrangers.

Ce fut là, d'ailleurs, le seul changement pour l'exercice 1924. Une seule unité également entra dans la flotte l'année suivante : le navire de charge *Utah* (24), qui fut repris à une filiale de la « Transat », la Haarlem Steamship Company. Ce cargo, âgé de 4 ans seulement, s'adaptait très bien aux conditions de l'exploitation de la ligne commerciale sur l'Amérique du Nord, à laquelle il fut affecté.

Pour répondre aux demandes de plus en plus nombreuses d'une nouvelle catégorie de voyageurs de 3e classe, désignés sous le nom de « touristes », une partie des aménagements des paquebots *France*, *Paris* et *De-Grasse* fut transformée.

En 1926, plusieurs acquisitions eurent lieu. Tout d'abord, les lignes d'Amérique du Nord et du Pacifique reçurent l'appoint de 3 cargos à peu près identiques, construits en 1917 : l'*Oklahoma*, l'*Illinois* et le *Pensylvanie* (25).

Un autre navire de charge, beaucoup plus âgé que les

---

(24) Les caractéristiques de l'*Utah* étaient les suivantes : longueur, 114 mètres; largeur, 15 mètres; creux, 8 mètres; jauge brute, 5.136 tonneaux; déplacement en charge, 10.800 tonnes; puissance, 2.000 CV.

(25) Le déplacement en charge normale de ces 3 vapeurs était le même : 12.100 tonnes, ainsi que leur puissance : 2.600 CV. Leurs autres caractéristiques étaient :

Oklahoma : longueur, 126 mètres; largeur, 15 m. 70; creux, 8 m. 66; jauge, 4.660 tonneaux.

Illinois : longueur, 122 mètres; largeur, 15 m. 70; creux, 10 m. 70; jauge, 5.791 tonneaux.

Pensylvanie : longueur, 122 mètres; largeur, 15 m. 84; creux, 10 m. 70; jauge, 5.815 tonneaux.

précédents (1904) : la *Belle-France*, fut également destiné aux lignes du Pacifique. Il prit le nom de *Minnesota* (26) au moment de son affectation à ce réseau.

Le grand événement de l'année 1927, comme de toute cette période, fut la mise en service, le 22 juin, de l'*Ile-de-France* (27) sur la ligne de New-York. C'est le seul grand paquebot, le *Paris* excepté, qui ait apparu sur cette ligne depuis la guerre, une trêve s'étant produite, en effet, entre les armements transatlantiques depuis la fin des hostilités.

L'*Ile-de-France* n'était cependant ni le plus grand ni le plus rapide des paquebots du Nord-Atlantique. En revanche, son luxe, l'élégance de sa décoration, lui ont valu auprès de la clientèle une faveur qui ne s'est pas démentie depuis lors.

Au cours de cette même année, la flotte s'est augmentée de deux autres unités : l'*Hudson* et les *Trois-Ilets* (28), véritables coques de noix à côté des 43.000 tonneaux de l'*Ile-de-France*.

Des armateurs allemands vendirent à la Compagnie, en 1928, 2 vapeurs de charge : *Balata* (29) et *Ouezzan* (30).

---

(26) *Minnesota* mesurait 125 mètres de long, 15 mètres de large et 9 m. 60 de creux. Sa jauge brute était de 5.383 tonneaux, son déplacement en charge de 11.900 tonnes et sa puissance de 2.800 CV.

(27) L'*Ile-de-France* a une longueur de 241 mètres, une largeur de 28 mètres, un creux de 21 m. 50. Sa jauge est de 43.000 tonneaux; son déplacement en charge normale atteint 43.000 tonnes; la puissance de ses machines est évaluée à 64.000 CV.

(28) L'*Hudson*, construit en 1905, était destiné aux lignes du Pacifique. Caractéristiques : longueur, 124 mètres; largeur, 15 mètres; creux, 8 m. 80; jauge brute, 5.558 tonneaux; déplacement, 11.280 tonnes; puissance, 2.800 CV.

Trois-Ilets, fut affecté aux lignes annexes des Antilles (longueur, 42 mètres; largeur, 6 m. 83; creux, 3 m. 80; jauge brute, 337 tonneaux; déplacement, 775 tonnes; puissance, 275 CV.

(29) *Balata* (1927), attaché à l'Agence de Fort-de-Franc, avait une longueur de 133 mètres, une largeur de 16 mètres, un creux de 11 mètres; sa jauge brute était de 312 tonneaux, son déplacement de 650 tonnes, sa puissance de 200 CV.

(30) *Guezzan* (1920) devait desservir la ligne de Kénitra (longueur,

Un troisième navire de charge, *Arizona* (31), repris à la filiale anglaise, la Haarlem Steamship Company, fut placé sur le réseau de l'Amérique du Nord.

La Compagnie fit procéder également, cette année-là, à la construction de 6 navires : 1 paquebot mixte pour la ligne de New-York (Saint-Nazaire-Penhoët), 1 paquebot pour les services méditerranéens (Swan Hunter, à Newcastle), et 4 mixtes, destinés aux lignes du Pacifique Nord. Ces quatre dernières unités furent commandées à des chantiers allemands au titre des prestations en nature, et le montant devait en être payé suivant les modalités prévues pour cette catégorie de travaux.

On transforma également l'appareil moteur du *Charles-Roux* et l'on aménagea le paquebot *Chicago*, de la ligne Bordeaux-New-York, pour l'adapter à la ligne des Antilles, sur laquelle il prit le nom de *Guadeloupe*.

La démolition s'empara, au cours de ces cinq années, des paquebots : *la Navarre* et *Suffren* et des cargos : *Mexico*, *Ardèche*, *Lamentin* et *le Morbihan*.

La Compagnie eut à déplorer la perte de *Lozère*, *Montana* et *Caracoli* (32).

*
* *

Tous les efforts ont tendu, en 1924 et en 1925, à maintenir sur l'ensemble des lignes la fréquence et la régularité désirables pour satisfaire une clientèle très vivement sollicitée par une concurrence de plus en plus vive. En 1924, la Compagnie transporta 2.200.000 tonnes; ce chiffre

---

64 m. 50; largeur, 10 m. 80; jauge, 1.086 tonneaux; déplacement, 2.400 tonnes; puissance, 550 CV.).

(31) *Arizona*, âgé de 3 ans seulement, était identique à l'*Alaska* (longueur, 133 mètres; largeur, 16 mètres; creux, 11 mètres; jauge brute, 5.457 tonneaux; déplacement, 13.000 tonnes; puissance, 3.200 CV.

(32) Ces 3 unités furent perdues en 1928 : *Lozère* (affrété), par échouage, le 17 février, aux îles Kerguelen; *Montana*, par échouage, le 20 mars, à Pointe-à-Pitre; *Caracoli*, par incendie, le 1er avril, à Port-au-Prince.

passa à 2.300.000 en 1925. Cette augmentation aurait été plus sensible encore si, au début de 1925, une diminution importante des exportations de France ne s'était produite.

La Transatlantique eut, en 1926, une activité toute parparticulière.

En 1928, le total des passagers transportés s'éleva à 419.000, en augmentation de 15.000 sur celui de 1927, en dépit d'un arrêt presque complet du trafic entre l'Espagne et l'île de Cuba (33).

Quant au fret, le tonnage transporté en 1928 fut légèrement supérieur à celui de 1927 : 2.130.000 tonnes contre 2.100.000.

Ce résultat était dû aux conditions économiques qui, pour notre pays, étaient, d'une manière générale, satisfaisantes à ce moment-là. La stabilisation monétaire écartant pour le commerce et l'industrie bien des incertitudes, avait créé un courant de confiance qui s'était matérialisé dans les affaires par un accroissement d'activité.

Les mesures restrictives à l'entrée des Etats-Unis furent accentuées. Le « Dillingham Immigration Bill » fut remplacé, le 24 mai 1924, par le « Reed Bill », avec lequel le pourcentage n'était plus que de 2 %, calculé d'après le recensement de 1890. Le premier autorisait l'entrée de 357.000 individus, le deuxième en admettait seulement 161.900.

Avec une décision remarquable, la Compagnie Transatlantique modela son exploitation sur les faits nouveaux. Elle, qui s'était organisée jadis pour disputer aux autres armements le transport des émigrants, se tourna spécia-

---

(33) L'augmentation concernait surtout la ligne postale de New-York, par laquelle furent transportées 19.000 personnes de plus qu'en 1927, et les services de la Méditerranée, auxquels le tourisme en Algérie-Tunisie avait apporté un contingent intéressant de voyageurs.

lement vers les passagers de cabine. Avec le *France*, le *Paris* et l'*Ile-de-France* et, pour la classe unique, avec le *De-Grasse*, elle s'est fait ainsi une réputation indiscutée parmi la clientèle nord-atlantique.

Les passagers de 1re classe ont doublé depuis 1913. Qu'on en juge : en 1913, 10.700; en 1914, 16.200; en 1925, 17.200; en 1926, 19.100; en 1927 (pour les huit premiers mois), 19.800.

Avec ses paquebots à classe unique *Suffren*, *Rochambeau*, et surtout *De-Grasse*, la « French Line » occupait un bon rang, en 1924 et 1925, parmi les différentes lignes intéressées.

Elle réussit à maintenir cette place de choix en 1926 comme en 1927. Ses paquebots avaient une telle faveur auprès de la clientèle que leurs coefficients d'exploitation (c'est-à-dire le rapport entre les cabines effectivement utilisées et les cabines existantes) étaient les meilleurs de la flotte internationale.

Au départ de New-York, le coefficient d'utilisation du *Paris* atteint alors 84 %, celui du *France*, 73 %. Le *Majestic* n'arrive qu'au 3e rang, avec 63 %.

Au départ d'Europe, le *Paris* se classait second, avec 51 %, contre 58 % au *Berengeria*.

En 1927, la Transatlantique se classait 6e parmi les 17 compagnies assurant le trafic. L'année suivante, elle transporta 45.400 passagers vers l'Europe (au lieu de 43.000 en 1927) et 45.700 vers New-York (contre 39.800 en 1927) (34).

Le trafic subit un ralentissement sur la ligne Bordeaux-New-York en 1927-1928, par suite de la baisse du mouvement d'émigration (35).

---

(34) Le nombre de voyages sur les lignes d'Amérique du Nord passa de 80 en 1925 (63 sur la ligne Le Havre-New-York, 17 sur celle de Bordeaux-New-York), à 88 (73 sur la première, 15 sur la deuxième) en 1928.

(35) Les paquebots *La-Bourdonnais*, *Roussillon* et *Chicago* desservaient alors cette ligne.

Les régions de l'est et du nord de la France exportant beaucoup de produits métallurgiques, la ligne de cargos de Dunkerque et du Havre sur New-York (via Philadelphie et Baltimore) eut un trafic important.

L'exploitation de la ligne de paquebots mixtes, créée en 1922, entre l'Espagne, les Canaries, Cuba et les ports de la Nouvelle-Orléans (Galveston et Houston), se ressentit, en 1924-1925, de la diminution des passagers de 3e classe à destination de Cuba. Néanmoins, les résultats furent satisfaisants, grâce à de gros chargements de cotons. Mais, à partir de 1926, la situation économique de Cuba allant en s'aggravant, le trafic ne cessa de diminuer.

Les cargaisons de retour augmentèrent notablement sur les lignes du Mexique et de Colon dès que les navires de la Compagnie firent escale au Havre au retour (36) (au lieu de Saint-Nazaire). Pour la première ligne, notamment, le tonnage de retour dépassa, en 1928, de 3.400 tonnes celui de 1927.

Les lignes bimensuelles sur le Nord et le Sud-Pacifique donnèrent d'excellents résultats. La Compagnie a eu à transporter, en particulier, de gros chargements de fruits et de conserves venant des Etats-Unis et de cafés de l'Amérique Centrale.

Les événements du Maroc, en 1925, ont entraîné un fort mouvement de troupes et de matériel. Appelée par le Gouvernement à prêter son concours pour ces transports, la Compagnie a fait tout le nécessaire et a même utilisé, en plus des paquebots réguliers, plusieurs navires mixtes ou des cargos de grandes lignes, qui ont fait l'escale de Casablanca pour y apporter du matériel (37). Par contre, le

---

(36) Voir *supra*, p. 83.

(37) Les services sont restés assurés entre Bordeaux et Casablanca par les paquebots *Figuig*, *Volubilis* et *Haïti*. Quelques voyages furent effectués, en 1928, par les grands paquebots *Macoris* et *Chicago*, pour répondre aux demandes du ministère de la Guerre, concernant le transport au Maroc des recrues et le rapatriement de certains effectifs.

trafic des pasagers et du fret du commerce subit un ralentissement.

Le trafic de et pour Liverpool ne justifiant plus le maintien de ce service, la Compagnie conclut un accord avec un armement ami, afin de faire face aux nécessités des transbordements. La ligne de Londres put être maintenue (38).

De nouvelles dispositions réglementaires applicables aux indigènes voyageant en 4e classe firent descendre de 306.000, en 1924, à 264.500, en 1925, le nombre des passagers transportés sur les lignes de la Méditerranée. Mais les années suivantes marquèrent une nette recrudescence. Il en fut de même pour le tonnage. Ces résultats étaient dus, d'une part, à l'amélioration de la situation générale en France et, d'autre part, aux excellentes récoltes algériennes et tunisiennes.

L'activité touristique de la Compagnie dans l'Afrique du Nord s'accélérant de saison en saison, une filiale indépendante fut fondée, sous la raison sociale : « Société des Voyages et Hôtels Nord-Africains ». Elle fonctionna avec son autonomie complète pendant la campagne 1925-1926 (39).

Au printemps de 1926, fut inaugurée la boucle du Grand Erg occidental. Le nombre des hôtels passa de 22 en 1925 à 44 en 1927, et celui des cars et voitures de 155 à 280.

Au cours de l'exercice 1927-1928, 5.000 voyageurs furent transportés — dont 30 % de Français — sur un réseau de routes et de pistes qui comprenait une artère principale allant de Marrakech à Gabès, sur une longueur de 3.150 kilomètres, sur laquelle venait s'articuler la boucle du Grand Erg (d'Alger à Alger, par Bou-Saada, Laghouat, Figuig, Timinoun, El-Goléa, Ghardaïa), de plus de 3.000 kilomètres également. Le circuit spécial de Constantine à

(38) Cette ligne fut desservie par le cargo *Saint-Servan*.
(39) Voir l'article déjà cité de M. Ricard.

Gabès (par Biskra, Touggourt, Le Souf et Tozeur, avec liaison directe de Biskra à Tozeur et de Touggourt à Ghardaïa), s'embranchait aussi sur l'artère principale. Ces divers itinéraires représentaient un total de 8.000 kilomètres.

*
* *

Une Assemblée générale des actionnaires, du 18 février 1924, autorisa une émission d'obligations ou de bons pour financer les unités qui devaient entrer en service sur la ligne de New-York en 1927 et en 1932. Un autre emprunt de 50 millions au maximum, destiné à renforcer les ressources de trésorerie, fut également autorisé.

En septembre 1926, le Conseil d'administration signalait aux actionnaires qu'un nombre très important d'actions de la Compagnie avaient été achetées par une société étrangère.

Cette situation ne se modifiant pas, les administrateurs se décidèrent, après avoir pris le conseil des personnalités les plus compétentes et les plus autorisées, à créer, dès le début de 1927, la Compagnie Financière Transatlantique. Cette Société fut fondée au capital de 6 millions de francs (divisé en 10.000 actions A de 600 fr.). Son objet principal devait être de défendre notre grande entreprise d'armement contre les achats de ses actions par des groupes étrangers désireux d'en acquérir le contrôle par une majorité de titres[40]. Le 28 mars suivant, le capital de la Financière Transatlantique fut porté de 6 à 36 millions par l'émission de 50.000 actions B de 600 francs de nominal.

La création de cette Société constituait, dans l'esprit des administrateurs, une formule de sauvegarde appelée à remplacer la formule des actions A à vote plural. Mais

(40) Son Conseil d'administration était sensiblement le même que celui de la Compagnie Générale Transatlantique.

les événements les obligèrent à demander l'autorisation de créer des actions à vote plural [41]. Il ne s'agissait d'ailleurs là que d'une « mesure tout à fait exceptionnelle, mais largement justifiée par les circonstances ».

En conséquence, le capital social de la Transat fut augmenté de 9 millions par l'émission de 60.000 actions nouvelles de 150 francs, dénommées actions A. Il se trouva ainsi divisé en actions A et en actions B, ces dernières étant elles-mêmes subdivisées en actions de priorité [42] de 150 et de 600 francs et en actions ordinaires de 150 et de 600 fr. Il était donc de 144 millions au début de 1928. Il fut jugé insuffisant.

L'émission de 108.334 actions ordinaires de la catégorie de 600 francs fit passer le capital de la Compagnie à 209.000.400 francs [43].

L'exercice 1924 accusa 397 millions de recettes contre 335 millions pour l'exercice précédent. Par la suite, les recettes ne cessèrent d'augmenter jusqu'en 1928 : 458 millions en 1925, 644 millions en 1926, 965 millions en 1927, 1 milliard 14 millions en 1928.

---

(41) Dans les assemblées ordinaires, le vote plural ne devait pas s'exercer lorsqu'il s'agirait de décider la répartition des bénéfices et la fixation des dividendes. Il n'aurait pas davantage d'application dans les Assemblées extraordinaires, appelées à modifier les statuts. Il ne jouerait dans ces dernières assemblées que pour les augmentations éventuelles du capital social.

Avantagées quant au droit de vote dans les assemblées, les actions à vote plural devaient avoir des droits inférieurs au point de vue pécuniaire. Elles ne recevraient pas d'intérêt statutaire et participeraient seulement, le cas échéant, au super-dividende, au même titre que les autres actions.

Elles ne pourraient appartenir qu'à des Français et auraient la forme nominative. Leur cession et leur mutation seraient subordonnées à l'agrément du Conseil d'administration.

(42) Les actions de priorité avaient par rapport aux autres actions des droits de préférence en ce qui concerne la distribution des bénéfices annuels.

(43) Les nouvelles actions auraient droit à l'intérêt statutaire de 5 % sur leur montant nominal, à partir du 1er juillet 1928.

Rien ne peut donner une idée de l'extraordinaire activité de la Transatlantique comme les chiffres ci-dessus.

Les frais d'exploitation suivirent la marche ascendante des recettes, mais ils laissèrent des excédents suffisants pour permettre des distributions de dividence de 8 millions 100.000 francs en 1924 et en 1925 (contre 6.242.000 fr. en 1923), de 16.200.000 francs en 1926, de 18.750.000 francs en 1927 et de 23.083.000 francs en 1928 (44).

---

(44) Chaque action reçut, en 1924 et en 1925, 9 francs de dividende (taux, 6 %, contre 5 % en 1923). Pour l'année 1926, ce dividende fut de 18 francs (taux, 12 %). Les actions A reçurent, en 1927, 12 fr. 50 (taux, 8,33 %), et les actions B, 20 francs (taux, 13,33 %). Ce taux resta inchangé en 1928; les actions B nouvelles de 600 francs obtinrent 65 francs, dont 25 francs prélevés sur la prime d'émission, et 40 francs sur les bénéfices de 1928 (taux, 10,83 %).

CHAPITRE III

LA PERIODE DE DECLIN
(1929-20 juillet 1933)

L'année 1928, avec son milliard de recettes, devait rester, hélas ! sans lendemain.

Si la crise de la Compagnie ne fut connue du grand public qu'en 1931, elle était latente depuis 1929.

C'est en 1929, en effet, que la crise économique mondiale fit son apparition aux Etats-Unis, avec le krach de Wall Street, au mois d'octobre. De là, elle gagna de proche en proche tous les autres pays du globe.

C'est en 1929 également que commença le déclin de la Transatlantique : il ne fut pas brusque au début, mais il mena par paliers à la veille d'une catastrophe. Celle-ci n'aurait pas manqué de se produire si les pouvoirs publics n'avaient pas jugé bon d'intervenir en temps utile.

Nous essaierons de dégager les causes de ce déclin dans une section première, tandis que la section suivante sera consacrée aux rapports de la Compagnie et des pouvoirs publics.

L'activité d'une entreprise comme la Transatlantique, qui étend ses tentacules dans de nombreuses directions, fera l'objet d'une dernière section. Certains ont prétendu que le Conseil d'administration, nommé le 3 août 1931 et imposé par la Gouvernement aux actionnaires, n'a pas donné toutes les espérances mises en lui. Critique injuste et injustifiée, comme nous le montrerons dans la même section.

SECTION PREMIERE

Les causes du déclin.

Examen d'ensemble. — L'extension de la flotte. — La mauvaise gestion. La crise économique. — L'insuffisance des subventions.

Avant de rechercher la nature de l'assistance que l'Etat a apportée à la Compagnie Transatlantique, il importe de connaître les causes profondes de ces difficultés.

Pour M. La Bruyère, ces causes sont au nombre de trois : D'abord, la chute des recettes (1); en second lieu, l'insuffisance des subventions; enfin, le remplacement du tonnage arrivé au terme de sa durée par un tonnage neuf d'un prix de revient très supérieur à l'ancien en raison de la dépréciation du franc et des progrès de la technique navale.

Pour M. Abel Gardey, les causes sont encore au nombre de trois, mais ce ne sont déjà plus les mêmes, et elles ne sont plus classées dans le même ordre. Le rapporteur de la Commission des finances examine en premier lieu les conditions de la concurrence internationale qui ont entraîné pour la Compagnie des immobilisations considérables, certainement excessives. Les difficultés de la « French Line » résultent, en outre, de la crise économique et d'une mauvaise gestion.

Pour nous, sans retenir la distinction entre les causes immédiates et les causes médiates, il faut établir quatre divisions : 1° L'extension de la flotte; 2° La mauvaise gestion; 3° La crise économique; 4° L'insuffisance des subventions.

Pour M. La Bruyère, les embarras de la Compagnie ont

---

(1) M. René Moreux indique aussi cette cause comme étant la principale dans son *Journal de la marine marchande.*

tenu moins à un déficit d'exploitation qu'à une insuffisance de trésorerie.

Notre opinion est entièrement différente de la sienne sur ce point. Pour nous, la crise de la Transatlantique est due à la juxtaposition des diverses causes énumérées ci-dessus. Qu'on nous comprenne bien : la Compagnie aurait certainement triomphé seule des difficultés si la crise économique n'avait existé au moment même où les échéances étaient particulièrement élevées; vice versa, elle se serait tirée de la crise si ces échéances ne s'étaient trouvées en 1931. Encore si le Conseil d'administration avait pu effectuer des économies massives par la suppression de certains départs sur les lignes déficitaires; mais il était lié à l'Etat par des conventions. Sans doute pouvait-il demander la revision de ces conventions, mais il lui fallait attendre le bon vouloir du Gouvernement. Il était ainsi acculé à une impasse, et il lui fallut faire appel à l'Etat pour en sortir (2).

La seule concession que nous pourrions faire à M. La Bruyère, ce serait d'admettre que l'insuffisance de trésorerie a été l'étincelle qui a mis le feu aux poudres. Mais, prise en elle-même, la situation de la trésorerie ne peut pas être une cause; elle est plutôt la conséquence à la fois de la crise économique mondiale et des lourdes échéances de 1931.

*
* *

La Compagnie s'est trouvée dans la nécessité, pour réparer les dommages de guerre, puis pour faire face dignement à la concurrence étrangère et soutenir la réputation

---

(2) Nous rejoignons M. Fould, ancien vice-président de la Compagnie, sur ce point : « Il y avait une certaine partie de la dépense dont le règlement ne pouvait être différé. En période normale, nos excédents de recettes eussent couvert la plus grande part, la crise économique mondiale nous a privés de cette ressource. »

du pavillon français sur les lignes du Nouveau Monde, de construire un tonnage considérable, exigeant des investissements importants (3).

Il était impossible à la Transatlantique de se soustraire à la rénovation de son matériel naval. De cela, la maison de la rue Auber n'est nullement responsable. Mais il n'en est pas moins vrai que cette rénovation a pesé lourdement dans la balance en venant apporter des charges nouvelles.

Trois phases peuvent être distinguées :

D'abord, une phase de relèvement, pendant laquelle la Compagnie répara les pertes infligées par la guerre sous-marine. Elle le fit par ses seuls moyens, puisqu'elle ne reçut de l'Etat, pour l'exploitation de ses lignes postales, qu'une subvention très modeste (11 millions par an au total, soit 1 % de ses recettes pendant les dernières années), et un concours également modeste pour le renouvellement progressif des unités. Le remplacement des navires perdus par des bâtiments ex-ennemis s'étant effectué dans des conditions très défavorables pour elle, puisqu'elle ne reçut que des unités médiocres et démodées, alors que les Compagnies anglaises et américaines se voyaient attribuer des paquebots de tout premier ordre, il lui fallut entreprendre des constructions nouvelles. Nous avons vu que furent commandés en Angleterre — les chantiers français ne pouvant pas encore travailler — les paquebots : *De-Grasse*, *Cuba*, *Lamoricière* et *De-La-Salle*, et les cargos *Alaska* et *Arizona*, dont le prix de revient fut très élevé par suite de la baisse de notre monnaie. C'est ainsi également qu'après l'achèvement du *Paris* et la mo-

---

(3) M. Dal Piaz disait à ce sujet : « L'armateur, plus que tout autre, doit avoir toujours l'esprit en éveil... perfectionner sans cesse son matériel, c'est-à-dire le rajeunir par l'introduction dans sa flotte d'unités toujours plus modernes et sans cesse mieux adaptées au trafic de la ligne à laquelle elles doivent être affectées... »

dernisation du *France* dut être construit l'*Ile-de-France*.

La seconde phase s'ouvrit en 1928, au moment de la reconstitution de la flotte allemande et de la reprise de la lutte pour le « Ruban Bleu », à la suite de l'entrée en lice de l'armement italien. Un programme de remplacement, comportant 3 paquebots, 4 paquebots-mixtes, 7 cargos, fut envisagé. Il était nécessaire, car l'âge moyen du tonneau était passé, de 10 ans et 3 mois en 1913, à 14 et 7 mois en 1929.

Enfin, la troisième phase commença lorsque, les constructions ayant reçu une impulsion accrue, la Compagnie dut mettre en chantier un nouveau paquebot à classe unique pour la ligne de New-York, le *Champlain*. Elle se décida également à commander, pour la même ligne, un paquebot de grand luxe surclassant de loin le *Bremen* et l'*Europa*, du Nord-Deutscher Lloyd, et destiné à être nettement supérieur aux unités qu'allaient lancer sous peu la Cunard Line, la Navigazione Generale Italiana et la Lloyd Sabaudo.

On a critiqué la mise en service des paquebots dits « de luxe », mais ce sont justement ces bateaux qui ont contribué à la prospérité de la Compagnie et qui lui ont attiré la clientèle la plus fortunée. Celle-ci attache une grande importance aux succès obtenus par les navires sur lesquels elle prend passage. Ou il fallait renoncer à la ligne de New-York, ou il fallait construire le *Paris*, l'*Ile-de-France*, le *Lafayette*, le *Champlain* et le Super *Ile-de-France*.

L'extension de la flotte était en 1931 presque entièrement réalisée : 3 paquebots seulement restaient à achever. La Compagnie disposait en toute propriété de 90 unités jaugeant 640.000 tonneaux bruts, et, par elle-même, ou par les entreprises dans lesquelles elle était intéressée, contrôlait environ le cinquième de la marine marchande française.

Il est donc permis de se demander comment la Compagnie a pu éprouver des difficultés matérielles.

***

M. Abel Gardey, dans son rapport présenté le 9 février 1932 au Sénat, a adressé un double grief aux méthodes de financement des constructions de la Compagnie; tout d'abord, l'accumulation d'échéances sur 1930 et surtout sur 1931; ensuite, le retard apporté à la couverture des besoins de trésorerie.

L'effort le plus sérieux devait être fourni en 1930 et en 1931 (les sommes à verser aux constructeurs pour la seconde de ces deux années était d'environ 250 millions, et certains règlements différés tombaient à la même époque) (4). On espérait que, de 1929 à 1931, les recettes donneraient un excédent de 300 millions sur les dépenses; pour le surplus à solder, deux augmentations de capital et des émissions d'obligations étaient envisagées.

Malheureusement, plusieurs événements vinrent déjouer ces prévisions. Il y eut tout d'abord, en 1929, l'arrêt du *Paris*, à la suite de son incendie, et le début de la crise mondiale aux Etats-Unis, d'où une baisse d'environ 30 millions sur les recettes espérées. Puis, l'année suivante, on enregistra un déficit de 30 millions, au lieu d'un excédent prévu de 100 millions. Enfin, en 1931, nouvelle insuffisance des recettes. Ainsi, en trente mois, un « trou » de 300 millions fut creusé sur les rentrées attendues, du fait du renversement de la situation générale.

On ne peut tenir grief de cela au Conseil (5). Mais il

---

(4) M. Abel Gardey indique dans son rapport que l'exercice 1931 supporta 321 millions de dépenses de premier établissement.

(5) On lui a cependant reproché d'avoir fait montre d'optimisme et d'avoir méconnu la crise économique mondiale.

aurait dû, avant la fin de 1930, considérer que son programme initial de financement ne serait pas réalisable.

Il aurait également été sage de ne pas attendre la dernière minute pour procéder aux opérations d'augmentation de capital et aux émissions d'obligations. Sans doute, une émission d'obligations pour 82 millions eut lieu au début de 1930, mais elle fut utilisée à rembourser des titres placés antérieurement. Sans doute aussi, une augmentation de capital intervint au mois de juillet suivant, mais elle fut limitée à 70 millions et les fonds ainsi obtenus ne pouvaient permettre de faire face aux besoins de 1931. On attendit donc. Mais en 1931, la crise boursière et la crise économique d'une part, la mauvaise situation des affaires navales de toutes les nationalités d'autre part, eussent voué à un échec certain toute tentative d'émission.

Le mauvais financement du programme de construction d'unités nouvelles n'est pas la seule faute attribuée au Conseil d'administration. On lui a reproché, en outre, d'avoir distribué des dividendes trop élevés et, en particulier, d'en avoir distribué en 1930. La constitution de filiales coûteuses a également donné lieu à des attaques, de même qu'un amortissement considéré comme insuffisant.

Il semble, en effet, qu'il y a eu disproportion entre les dividendes distribués et le capital. Ce fait doit être d'autant plus souligné qu'aucune réserve importante n'était parallèlement constituée.

17 millions de dividende ont été distribués en 1930. Sans doute ces bénéfices provenaient des gains réalisés au titre de l'exercice 1929. Il n'empêche qu'à ce moment la Société était en difficultés sérieuses. Le fait est à rapprocher de l'augmentation de capital de 70 millions et de l'émission d'obligations autorisées en 1930.

Ainsi qu'il a été dit, la Compagnie avait constitué plu-

sieurs filiales et pris des participations dans diverses affaires. M. Germain-Martin a pu écrire que ces services fonctionnaient « sans contrôle effectif de la part du Conseil d'administration de la Compagnie Transatlantique et avaient compromis le patrimoine de la Compagnie, qui, par ses avals, a pris en charge le passif des filiales ». Ces filiales avaient souvent, pour ne pas dire toujours, les mêmes administrateurs que la Compagnie. Ceux-ci se prêtaient à ce qu'on a appelé la « politique des filiales ».

La « Transat » a subi le contre-coup des difficultés qui ont atteint plusieurs affaires secondaires auxquelles elle s'était intéressée pour procurer du fret à ses cargos : la Société Maritime Nationale, la Compagnie Mixte, la Compagnie Nantaise de Navigation à vapeur.

Mais on a surtout formulé des griefs contre la Société des Voyages et Hôtels Nord-Africains. On a pu qualifier de « politique ambitieuse » l'équipement touristique de l'Afrique du Nord et de « dépenses somptuaires » celles qui furent faites dans ce but (6).

Les amortissements, a-t-on dit encore, n'ont pas été suffisants.

Le poste « Dotation spéciale de remplacement » n'a été créé qu'en 1927. On y affecta, cette année-là, 30 millions. En 1931, il n'y avait que 70 millions.

En outre, si les amortissements normaux du matériel n'ont cessé d'être augmentés depuis 1925, le poste « Réserve statutaire » n'a varié, de 1920 à 1930, que de 6 millions 700.000 francs à 13 millions, alors que, pendant cette décade, la valeur du matériel flottant a sauté de 177 millions à 1 milliard 330 millions. La « réserve de prévoyance » n'est passée que de 18 millions en 1920 à 25 millions en 1929.

---

(6) En réalité, l'équipement touristique du nord-africain n'a pas atteint la somme de 80 millions, alors que, de 1921 à 1930, les immobilisations se sont élevées au chiffre respectable de 1.800 millions.

Aucune réserve abondante n'ayant été constituée, il suffisait d'une chute des recettes pour provoquer une gêne dans les finances de la Compagnie.

***

La crise économique mondiale a contribué à déclencher celle de la Transatlantique.

La crise économique, qui eut de graves répercussions sur le taux du fret, le trafic des marchandises et le transport des passagers, a également été ressentie vivement à l'étranger.

En Angleterre, notamment, plusieurs centaines de navires ont été désarmés, et les grandes compagnies de navigation ont dû prendre des mesures exceptionnelles. C'est ainsi que la White Star réduisit de 5 à 3 les départs de ses grands liners sur New-York pour le mois d'octobre 1931. Son grand paquebot *Majestic* fut désarmé jusqu'au 23 décembre. La Compagnie Cunard fut également obligée de réduire ses départs sur les Etats-Unis.

A Rotterdam, la firme Van Nievelt Goudrenan désarma 15 de ses 22 navires. A Hambourg, le coefficient d'utilisation des navires tomba à l'entrée de 52 % à 28 % et à la sortie de 19 % à 15 %.

En France, le tonnage désarmé s'élevait, au 15 octobre 1931, à 590.000 tonneaux.

Ces chiffres permettent de mesurer aisément toute l'importance de la crise de l'armement, soit qu'on envisage l'ensemble des marines, soit qu'on envisage le seul armement français.

Mais si elle a eu sur la Transatlantique des conséquences particulièrement graves, c'est que cette Compagnie, pour étendre son champ d'action, avait cru devoir, à une époque voisine de la crise, créer de nouvelles lignes, et les doter de nouveaux navires, dont il lui a fallu payer le prix.

Depuis cette crise, les bénéfices de la « French Line » sur la ligne de New-York, qui avaient atteint leur point culminant, en 1928, avec 111 millions, se sont abaissés à 82 millions en 1929, et à 4 millions et demi en 1930.

Pour les huit premiers mois de 1931, on a constaté un déficit de 47 millions.

Cette chute n'est d'ailleurs pas due à une désaffection des usagers vis-à-vis des paquebots et des cargos de la Compagnie, car celle-ci a gardé sur toutes ses lignes une position privilégiée sur la concurrence.

***

En 1885, la subvention s'élevait à 6.680.000 francs-or; elle fut maintenue à ce chiffre en 1897.

En 1913, le taux devint variable, pouvant osciller entre un minimum de 2.500.000 francs et un maximum de 7.200.000 francs. En 1923, le minimum fut fixé à 4 millions-papier, et le maximum à 21 millions-papier. C'est ce minimum qui a été payé, en 1930, pour un des plus mauvais exercices de la Compagnie.

Or, en 1885, on se trouvait en présence de paquebots de 7.000 tonneaux et de 15 nœuds, tandis qu'en 1930, ils filaient de 18 à 23 nœuds, avec une jauge brute qui, pour l'*Ile-de-France*, dépassait 43.000 tonneaux.

D'autre part, la Compagnie devait assurer gratuitement le service de la poste (y compris celui des colis postaux, dont le nombre n'a cessé d'augmenter). Ce service occupe des locaux dont la Compagnie se trouve privée.

Il y a quelque chose de curieux à noter : certains offices postaux étrangers payaient à notre Administration des Postes des sommes importantes pour le transport des courriers qu'ils confiaient à nos paquebots; or, ces sommes ont atteint ou même dépassé 4 millions par an, c'est-à-dire le montant des subventions payées à la Compagnie.

Nous n'aurions pas besoin d'insister davantage sur l'insuffisance de ces subventions. Mais nous tenons à jeter un regard sur l'étranger.

Le Gouvernement anglais a accordé, après la guerre, à chacune des Compagnies Cunard et White-Star, pour le maintien du service rapide sur New-York, s'effectuant par le *Mauretania* (Cunard) et l'*Olympic* (White Star), une subvention annuelle de 100.000 livres (soit 12.500.000 francs).

Le Trésor américain alloue, annuellement, 27 millions de dollars (soit 675 millions de francs) à sa Marine marchande, représentée par le Shipping Board, création étatiste de la période de guerre, qui a donné des navires appartenant à l'Etat en gérance à des armateurs qui les exploitent pour son compte, sans avoir à se procurer de constructions (7).

Les lignes allemandes ont reçu, depuis le début de la reconstitution de la flotte de ce pays jusqu'en 1931, 6 milliards, provenant d'allocations des Etats de Brême et de Hambourg et du Gouvernement central. En outre, depuis la guerre, l'armement allemand a reçu 74 millions de dollars, en compensation de la saisie de ses paquebots.

En Italie, malgré la situation financière peu prospère, la Marine marchande est soutenue par tous les moyens possibles : crédit maritime, primes à la construction, subventions s'élevant annuellement à plus de 300 millions.

---

(7) M. René Moreux a calculé que, pour l'année 1930, les 6 paquebots suivants : *Ile-de-France*, *Paris*, *France*, *Lafayette*, *De-Grasse* et *Rochambeau*, affectés au service Le Havre-New-York par la Compagnie Générale Transatlantique, auraient reçu, comme subventions, sous le régime américain, une somme de 115 millions de francs, au lieu des 4 millions 1/2 qui ont été encaissés.

SECTION II

La Transatlantique et les Pouvoirs publics.

Premières tentatives de renflouement.
Phase législative et réglementaire du renflouement.

En mars 1931, la « Transat », qui éprouvait de sérieuses difficultés depuis déjà un certain temps, comme nous le savons, en avisa le Gouvernement. Toutefois, ce n'est que le 18 mai suivant qu'elle demanda un concours précis à l'Etat : un moratoire de cinq ans pour ses dettes envers lui, et la révision des subventions (8). Le 13 juin, le Conseil d'administration recevait un accord de principe sur ces demandes. En échange des avantages qu'il accordait à la Compagnie, l'Etat lui demandait de fournir des garanties pour l'ensemble de sa créance (9), exigeait une réduction de 50 millions du capital social, et stipulait qu'aucun dividende ne pourrait être distribué aux actionnaires avant le remboursement des sommes moratoriées. Le tout était subordonné à l'obtention d'un crédit en banque de 120 millions.

Bien que d'importants concours aient été assurés à la Compagnie dès la première heure, sur la base desquels un accord avait été préparé avec le Gouvernement, elle éprouva certaines difficultés pour la réunion des sommes nécessaires. L'accord primitif n'a pu être réalisé de ce chef.

Les capitaux privés dont on demandait le concours s'étant dérobés, le samedi 20 juin, alors que le Conseil d'administration n'avait pas encore perdu tout espoir d'aboutir, le Gouvernement lui adressa une nouvelle note

---

(8) Voir le discours prononcé par M. René Fould, à l'Assemblée générale du 3 août 1931.

(9) Le transfert en garantie des actions à vote plural détenues par la Société Financière Transatlantique.

à laquelle il était tenu de répondre le lundi avant midi. Cette note stipulait que l'Etat entendait se substituer entièrement au groupe prêteur — banques et Compagnie des Chargeurs Réunis — en accordant sa garantie pour 160 millions. Par ailleurs, il maintenait toutes les conditions stipulées dans la lettre du 13 juin, mais il exigeait, en outre :

1° La démission du Conseil d'administration;

2° La cession à l'Etat des actions à vote plural (non plus un simple transfert de garantie);

3° Un moratoire de deux ans de la Société des Chantiers et Ateliers de Penhoët, pour sa créance de 140 millions environ.

Ces dernières conditions pouvaient s'expliquer en raison de l'important concours fourni à la Compagnie dans une situation aussi critique.

Le Conseil d'administration était d'ailleurs averti qu'il ne pouvait les discuter, mais seulement répondre par oui ou par non. Dans le cas d'un refus, il fallait déposer le bilan de la Compagnie. Il ne l'a pas voulu.

***

Le 30 juin 1931, le Gouvernement déposait un projet de loi accordant la garantie de l'Etat pour un emprunt de 160 millions de la Compagnie Transatlantique.

En contre-partie, l'Etat prendrait hypothèque pour le montant total, sur les immeubles ou navires, et recevrait en nantissement le portefeuille de la Compagnie; de plus, 56.512 actions à vote privilégié de la « Transat » seraient transférées au nom de l'Etat, à titre de garantie des créances du Trésor, sur la dite Compagnie.

Ce projet, auquel on reprocha son caractère étatiste, fut

discuté le 2 juillet suivant[10]. Il fut voté le lendemain, avec les modifications apportées par un amendement Loucheur.

Le projet prévoyait le retour des actions à vote plural à la Compagnie dès le remboursement de ses dettes au Trésor. L'amendement rendait ce transfert définitif et il ajournait la nomination d'un nouveau Conseil d'administration, pour permettre à l'Etat de procéder à loisir à l'étude et à l'établissement du bilan de la situation, alors que le projet envisageait la nomination immédiate. Enfin, la représentation de l'Etat au Conseil d'administration était ramenée de la moitié au tiers. En revanche, une représentation semblable apparaissait au Comité de direction.

Un amendement Brunet fit entrer dans le Conseil un représentant du personnel ouvrier et un du personnel administratif. On se trouvait presque en présence d'une régie coopérative.

Le projet adopté par la Chambre fut déposé immédiatement au Sénat. La clôture de la session parlementaire ne permit pas l'examen de ce projet par la Haute Assemblée.

La Compagnie ne pouvant plus faire face à ses engagements, le Gouvernement, considérant le vote du 3 juillet comme une autorisation morale suffisante, autorisa, par le décret du 24 juillet 1931, par le débit du compte « Avances à régulariser par imputations ultérieures sur les crédits budgétaires », jusqu'à concurrence d'une somme de 160 millions de francs, le paiement à la Compagnie d'avances remboursables, afin de lui éviter le dépôt de son bilan et de lui permettre de poursuivre son exploitation jusqu'à la fin de 1931.

Cette aide financière ne fut accordée qu'avec certaines

---

(10) Il fut rapporté, au nom des commissions des finances et de la marine marchande, par MM. Candace et Régis.

précautions : la presque totalité des actions à vote plural (56.512) furent transférées gratuitement à l'Etat par la Financière Transatlantique, qui les détenait; le Conseil dut démissionner.

Tous les administrateurs en exercice remirent leur démission au cours de l'Assemblée générale des actionnaires du 3 août 1931. Ces derniers nommèrent en même temps, sur le désir exprimé par le Gouvernement, un nouveau Conseil de sept membres[11].

M. Henri Cangardel devait assurer la direction effective de la Compagnie Générale Transatlantique, et recevait en conséquence le titre d'Administrateur-Directeur général.

Bien que M. Germain-Martin eût été présent, aucun président ne fut nommé.

Celui-ci avait, en effet, exprimé à M. Laval, président du Conseil, le désir de se faire une idée personnelle et approfondie de la situation de la Compagnie avant d'accepter. Il déposa son rapport le 25 août suivant. Il avait été assisté dans sa tâche par deux inspecteurs des finances et par deux des nouveaux administrateurs : MM. Dautry et Cangardel. La Commission d'études ainsi formée constata des fautes sérieuses, un grand désordre, des inexactitudes dans l'inventaire provisoire présenté au Gouvernement en mai 1931, une politique imprudente suivie par la Compa-

---

(11) Ce Conseil provisoire comprenait : MM. Dautry, directeur général des Chemins de fer de l'Etat; René Fould, président de la Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët); Léon Cyprien-Fabre, administrateur-délégué de la Compagnie des Chargeurs Réunis; Nunzi, administrateur-directeur à la Compagnie de Navigation Paquet; de Saboulin-Bollena, directeur général de la Compagnie des Messageries Maritimes; Herman du Pasquier, président de la Chambre de commerce et du Port autonome du Havre; Henri Cangardel, administrateur-directeur de la Société « Les Armateurs Français ».

Trois hommes seulement restaient, qui faisaient partie du Conseil démissionnaire : MM. René Fould, Léon Cyprien-Fabre et H. du Pasquier. M. René Fould conserva la vice-présidence, qu'il partagea avec M. Dautry.

gnie depuis longtemps déjà : distribution de dividendes trop élevés, insuffisance des amortissements, exagération des frais généraux.

M. Germain-Martin demandait une réorganisation financière et administrative de la Compagnie, l'abandon de certaines filiales et démontrait la nécessité d'ententes nationales et internationales de l'armement.

Un programme d'économies inspiré par le rapport précité fut élaboré et mis aussitôt en application : réduction des frais généraux par suppression d'emplois tant dans l'Administration centrale que dans les agences, suppression d'un certain nombre de lignes déficitaires et réorganisation d'autres lignes, nouvelle politique d'achats par recours à la concurrence.

Le 3 décembre 1931, le Gouvernement déposa un projet, basé également sur le rapport de M. Germain-Martin (12). Ce projet concernait une aide de l'Etat à la Transatlantique : garantie de l'Etat à un emprunt de 300 millions à contracter par la Compagnie, ouverture d'un crédit de 37.500.000 francs au budget général, au titre « Subvention au service de New-York ». Il approuvait une convention du 24 novembre attribuant à la Compagnie des avances remboursables (13).

Ce projet, comportant une nouvelle rédaction, fut voté le 24 décembre par la Chambre et présenté aussitôt au Sénat. Mais une fois de plus la clôture fut prononcée.

A l'ouverture de la session suivante, le Sénat se trouva

---

(12) Projet de loi n° 5796.

(13) Ce projet de loi fut rapporté au sein des commissions des finances et de la marine marchande de la Chambre par MM. Candace et William Bertrand, les 17 et 21 décembre 1931.

La Chambre l'examina au cours de deux longues séances, le 22 décembre, et renvoya le projet à la commission des finances (demandé par MM. Ernest Lafont, Auguste Reynaud, Jules Moch, etc.), par 275 voix contre 266.

Le 23 décembre, le ministre de la Marine marchande demanda la discussion immédiate.

en présence des deux projets votés par la Chambre les 3 juillet et 23 décembre 1931. A la suite des rapports présentés le 9 février 1932 par MM. Abel Gardey et Louis Brindeau, au nom des commissions des finances et de la marine marchande de la Haute Assemblée, celle-ci invita le Gouvernement à présenter au Parlement un projet d'ensemble sur la Compagnie et substitua aux deux projets précités un article unique ainsi conçu :

« Le ministre des Finances est autorisé à mettre à la disposition du ministre de la Marine marchande, sur les ressources de la Trésorerie et dans la limite de 110 millions de francs, les sommes nécessaires en vue d'assurer sous forme d'avances garanties, pendant une période de six mois à dater du 1er janvier 1932, le fonctionnement et l'exploitation des lignes de la Compagnie Générale Transatlantique. »

De retour à la Chambre, le 25 février, le projet de loi ainsi modifié par le Sénat fut adopté et devint la loi du 3 mars 1932.

Les 110 millions ainsi accordés avaient une attribution bien précise, et devaient servir à assurer « l'exploitation de la Compagnie ».

Or, celle-ci avait en construction 4 navires :

1° Un paquebot : le *Champlain* (Penhoët à Saint-Nazaire);

2° Un paquebot de grand luxe : le *T 6* (Penhoët à Saint-Nazaire);

3° Un cargo moutonnier : l'*Ardèche* (Penhoët à Rouen);

4° Un cargo moutonnier : l'*Allier* (Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque).

La Transatlantique avait avisé les Chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët) qu'elle était dans l'impossibilité de faire face à ses engagements financiers pour la construction du *Champlain*.

Cette décision lui avait été dictée par celle de la commission sénatoriale des finances, qui voulait maintenir à 50 millions le montant de la participation de l'Etat dans le renflouement de la Compagnie.

Dans ces conditions, les Chantiers de Saint-Nazaire se virent dans la nécessité de licencier tout le personnel travaillant à la construction de ce paquebot, soit 2.600 ouvriers. Cette mesure fut notifiée aux ouvriers le 30 janvier. Déjà, on entrevoyait l'arrêt des travaux du *T 6*, ce qui amènerait un nouveau licenciement de 2.000 ouvriers.

A la suite d'entretiens, M. de Chappedelaine, ministre de la Marine marchande, fit connaître, le 4 février, que tous les ouvriers licenciés seraient réembauchés le 8 février, ce qui fut fait.

Mais, pour rendre la situation plus stable, le Gouvernement déposa le 17 mars un projet garantissant des emprunts à contracter par la « Transat » dans la limite maxima de 68.748.000 francs, somme nécessaire pour le financement des dépenses de construction. Ce projet devint la loi du 9 avril 1932 (14).

Le 16 juillet suivant, M. Léon Meyer déposa sur le bureau de la Chambre un projet (15) préconisant de continuer l'utilisation des 110 millions accordés par la loi du 3 mars 1932 jusqu'au 31 décembre de la même année. (L'autorisation n'avait été donnée, en effet, que jusqu'au 30 juin.) Mais la Chambre se sépara sans s'occuper du projet.

La commission des finances de la Chambre pria le Gouvernement de bien vouloir lui présenter des projets complets d'assainissement et de réorganisation financière et

---

(14) Ce projet avait été rapporté, avec avis favorable, par MM. Candace et Maurice Vincent, au nom des commissions des finances et de la marine marchande de la Chambre. Le Sénat l'adopta à son tour le 21 mars.

(15) Projet n° 609.

administrative de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. Léon Meyer retira son projet et en déposa deux autres : le premier concernait la réorganisation de la Compagnie[16] (10 novembre 1932); le deuxième autorisait le ministre de la Marine marchande à passer une convention avec la dite Compagnie (15 novembre 1932)[17].

Le Parlement avait catégoriquement décidé qu'il n'accepterait jamais la formule d'une nouvelle contractuelle qui pouvait entraîner le Trésor à des subventions illimitées. Il exigeait une convention forfaitaire.

C'était ce que proposait M. Léon Meyer. Son projet de convention ne distinguait ni les lignes impériales des autres lignes, ni le *T 6* des autres paquebots. L'Etat savait qu'il aurait à payer entre 50 et 150 millions, pendant quatorze ans, pour la totalité des services de la Transatlantique.

L'examen de ces projets étant retardé par des crises ministérielles, le 13 janvier 1933, une loi était votée qui autorisait le ministre de la Marine marchande à utiliser, jusqu'au 28 février suivant, le reliquat de la somme mise à sa disposition par la loi du 3 mars 1932.

Le 30 mars 1933, une nouvelle loi porta à quinze mois le délai d'utilisation du crédit de 110 millions[18].

Le 8 avril 1933, au cours de la discussion du budget de la marine marchande, le chapitre 57 ainsi conçu fut voté : « Avances pour le fonctionnement des services maritimes postaux d'intérêt général de la Compagnie Générale Transatlantique : 60 millions. »

---

(16) Projet n° 797.

(17) Projet n° 807.

(18) Auparavant, le 22 octobre 1932, un arrêté ministériel avait modifié — en application de l'article 2 de la convention du 21 avril 1927 — le taux de la subvention pour la ligne des Antilles et l'avait porté de 3 millions à 37.584.672 francs, à partir du 1er janvier 1932 et à titre temporaire jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle convention.

De plus, le ministre de la Marine marchande reçut l'autorisation d'utiliser l'excédent des crédits non mandatés jusqu'à la date du 8 avril 1933, concernant les douzièmes de janvier, février, mars et avril.

Le projet de M. Léon Meyer relatif à la réorganisation de la Compagnie subit des modifications assez profondes de la part de son successeur, M. Frot.

Sans doute, celui-ci conserva les grandes lignes du projet de M. Léon Meyer, car c'est en supposant acquis des arrangements analogues à ceux qu'avait pris l'ancien ministre qu'il a fixé la même subvention annuelle maximum à donner à la Transatlantique. Seulement, il a retourné le problème : il demanda au Parlement de voter le projet de loi sans se mêler en quoi que ce soit aux négociations avec les créanciers de la Société. Le projet serait voté avec la cause suspensive que dans trois mois la Compagnie aurait opéré elle-même sa réorganisation intérieure, en ramenant le bilan à un chiffre fixé par l'Etat et estimé par lui compatible avec le redressement futur de la Société.

La Chambre le 4 juillet et le Sénat le 7 juillet adoptèrent les projets Léon Meyer, ainsi modifiés par M. Frot. Ils devaient devenir les lois du 20 juillet 1933.

SECTION III

L'activité de la Compagnie pendant cette période (19)

Le matériel naval. — L'exploitation. — Les résultats financiers.

Au cours du chapitre précédent, nous avons eu l'occasion de signaler le très gros effort de construction et de transformation accompli par le Conseil d'administration. Cet effort, rendu nécessaire par l'âge de certaines unités, fut continué en 1929. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner

(19) L'étude de l'exercice 1933 sera faite dans le chapitre suivant, afin de ne pas scinder en deux cet exercice.

si, du début de 1929 à la fin de 1932, la jauge totale est passée de 540.000 à 643.000 tonneaux, le déplacement de 927.000 à 1.075.000 tonnes et la puissance de 471.000 à 560.000 CV., bien que le nombre des unités ait diminué (102 en 1929, 100 en 1932).

En 1929, la Compagnie prit livraison de 2 unités nouvelles : le *Président-Dal-Piaz* (20), affecté à la ligne Marseille-Oran, et l'*Oregon* (21), le premier des 4 navires mixtes destinés à la ligne du Pacifique Nord et commandés au titre des prestations.

Parallèlement à la mise en service de ces unités, acquisition a été faite de 3 vapeurs : *Louisiane* et *Floride*, d'un port en lourd de 10.400 tonnes, et *Mayenne*, petit paquebot de 2.270 tonnes de port en lourd et d'une jauge brute de 1.700 tonneaux, destiné à l'Agence de Marseille pour les lignes de l'Afrique du Nord. Le remorqueur *Minotaure*, de 2.500 CV., fut acheté pour l'agence du Havre.

Il y a également lieu de noter la transformation des paquebots *Puerto-Rico* et *Haïti*, qui devaient assurer un service hebdomadaire sur la ligne Bordeaux-Casablanca sous les noms respectifs de *Meknès* et de *Marrakech*.

Cette année-là, un programme de constructions fut mis sur pied, et les chantiers reçurent la commande d'un paquebot pour la ligne des Antilles, de 6 cargos destinés au réseau du Pacifique et d'un autre navire de charge pour les Antilles.

---

(20) Le *Président-Dal-Piaz*, inauguré en juin, a les caractéristiques suivantes : longueur, 109 mètres; largeur, 16 mètres; creux, 9 mètres; port en lourd, 1.500 tonnes; jauge brute, 4.900 tonneaux; déplacement, 5.400 tonnes; le nombre des passagers qu'il peut transporter s'élève à 690, soit : 135 de 1re classe, 165 de 2e, 90 de 3e, 300 de 4e.

(21) Caractéristiques de l'*Orégon* : longueur, 150 mètres; largeur, 18 m. 50; creux, 12 mètres; port en lourd, 11.000 tonnes; déplacement, 16.900 tonnes; jauge brute, 7.760 tonneaux; puissance, 6.300 CV.; navire à moteurs, comme le *Washington*. Les deux autres sister-ships, *Wisconsin* et *Wyoming* sont à vapeur. Chaque navire peut transporter 38 passagers environ.

Les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire ont livré, au cours de l'exercice suivant, le paquebot à classe unique *Lafayette* (22), affecté à la ligne Le Havre-New-York.

Les Chantiers Bremer Vulkan livrèrent, en 1930 également, les navires *Washington*, *Wisconsin* et *Wyoming* (23).

Les Chantiers Hardland et Wolff, à Belfast, livrèrent les 3 premiers cargos destinés au Pacifique : *San-Antonio*, *San-Diego* et *San-Francisco* (24).

Le navire-école *Jacques-Cartier* ayant été transformé en navire mixte pour la ligne du Nord-Pacifique, sous le nom de *Winnipeg*, le vapeur *Caroline* fut aménagé en navire-école et prit à son tour le nom de *Jacques-Cartier*.

Les 3 derniers vapeurs construits par Hardland et Wolff furent livrés en 1931 : *San-José*, *San-Matéo* et *San-Pedro* (25).

Deux autres bateaux neufs furent également mis en service cette année-là : le cargo *Alabama* (26) et le paquebot *Colombie* (27).

D'autre part, on procéda à diverses transformations : le navire *Pologne*, retiré de la ligne de la Baltique, fut

---

(22) *Lafayette*, paquebot à classe unique du type *De Grasse* agrandi, est le troisième du nom. Il prit son service en mai 1930. Ses caractéristiques sont les suivantes : longueur, 184 mètres; largeur, 23 m. 50; creux, 15 mètres; jauge brute, 22.000 tonneaux; déplacement, 25.000 tonnes; puissance, 18.500 CV. Il peut transporter 1.077 passagers : 563 de cabine, 442 de 3e touristes, 72 de 3e ordinaires.

(23) Alors que l'*Orégon* fut livré le 5 octobre 1929, le *Washington* le fut en janvier 1930, en même temps que le *Wisconsin;* le *Wyoming* le fut en mars 1930.

(24) Chaque cargo de la catégorie des *San* a une jauge brute de 5.700 tonneaux et un port en lourd de 8.420 tonnes. Les trois premiers furent livrés dans le courant du dernier semestre 1930.

(25) La livraison fut échelonnée de janvier à avril 1931.

(26) *Alabama* est un sister-ship de l'*Alaska* construit aux Chantiers de Normandie.

(27) Caractéristiques de *Colombie* : longueur, 150 mètres; largeur, 20 mètres; creux, 11 m. 50; jauge brute, 13.600 tonneaux; déplacement, 16.000 tonnes. Construit aux Chantiers de France à Dunkerque, il a été livré le 9 septembre. Il peut transporter 491 passagers, dont 200 de 1re classe.

affecté à celle d'Haïti, sous le nom de *Saint-Domingue;* le cargo *Ouezzan* desservit la ligne de Maracaïbo à Curaçao sous le nom de *Miranda;* *Figuig*, devenu navire moutonnier, fut rattaché définitivement aux services de la Méditerranée.

Seul, le paquebot neuf *Champlain* [28] entra dans la flotte en 1932; il prit son service le 18 juin sur la ligne du Havre à New-York.

Durant cette période furent rendus à la démolition : *Oise*, *Eugène-Pereire*, *Oudjda*, *Nièvre*, *Mont-Ventoux*, *Hudson*, *Orne*, *Niagara*, *Roussillon*, *Ville-de-Bône*, *Texas*, *Volubilis*, *La Drôme*, *Marie-Galante*, *Martinique* et le remorqueur *Chimère*. *Taza* fut vendu pour navigation à Fort-de-France. *Oklahoma* fut perdu par incendie en 1929 dans le port de Liverpool.

*
* *

Le total des passagers transportés est passé de 419.000 en 1928 à 438.000 en 1929; mais cette augmentation n'a pas duré, et l'on retombe à 429.000 en 1930. Si la baisse n'est pas considérable, la recette correspondante a accusé une diminution très sensible d'un exercice à l'autre. En effet, si certaines lignes, comme celles de la Méditerranée, font ressortir une augmentation en raison de l'activité due au Centenaire de l'Algérie, par contre, le chiffre des passagers de luxe, procurant des recettes importantes, a considérablement diminué, en raison de la crise qui a particulièrement affecté les lignes de New-York et celles du Mexique et des Antilles. Le nombre total des passagers n'était plus que de 400.000 en 1931, et il diminua encore l'année suivante.

Le tonnage transporté, de son côté, n'a cessé de décroître : 2.130.000 tonnes en 1928, 2.000.000 de tonnes en 1929, 1.800.000 tonnes en 1930, 1.600.000 tonnes en 1931. L'an-

(28) Le paquebot à classe unique *Champlain*, du type *Lafayette* agrandi, occupait, en 1932, le 4e rang de notre flotte marchande. Ses caractéris-

née 1932 a été marquée par une nouvelle contraction des échanges, un renforcement des restrictions apportées par la plupart des Etats au commerce international par des mesures de protection (élévation de barrières douanières, contingentements, prohibitions d'entrée et de sortie). De plus, un trouble monétaire profond a été provoqué par l'abandon de l'étalon-or par l'Angleterre.

Parallèlement, le taux des frets a constamment faibli, et, en 1932, il était de 15 à 30 % inférieur à son niveau d'avant guerre, exprimé en francs-or.

La première conséquence de cette diminution de trafic a été le désarmement d'une partie de la flotte. Le tonnage désarmé est passé de 200.000 tonneaux et 38 navires au 31 décembre 1931 (29) à 273.000 tonneaux et 52 navires au 31 décembre 1932. Mais ces désarmements ont porté sur de vieux navires d'exploitation peu rémunératrice, tandis que l'activité des paquebots et cargos récents a été accrue.

Le Conseil d'administration provisoire nommé le 3 août 1931 poursuivit, en effet, trois buts essentiels : maintien de la Compagnie, économies profondes et immédiates, activité commerciale réveillée.

Aucun service essentiel n'a, d'ailleurs, été supprimé en 1931 pour réaliser cette politique d'économies. Seules, les lignes suivantes, dont le déficit était trop élevé, ont été supprimées :

1° Service de cargos du Nord-Atlantique (sur New-York, Philadelphie et Baltimore), par suite de la concurrence très vive des vapeurs du Shipping Board;

---

tiques sont les suivantes : longueur, 195 mètres; largeur, 26 mètres; creux, 15 mètres; déplacement, 28.000 tonnes; puissance, 25.000 CV.

Les aménagements permettent le logement de 643 passagers de cabines, 315 passagers « touristes » et 130 passagers de 3e classe.

(29) Au 31 décembre 1931 :

20 navires étaient désarmés au Havre;

11 navires étaient désarmés à Roscanvel (Rade de Brest);

3 navires étaient désarmés à Saint-Nazaire;

3 navires étaient désarmés à Bordeaux;

1 navire était désarmé à Marseille.

2° Navire-Ecole *Jacques-Cartier*, car la Compagnie possédait assez d'officiers dans ses cadres;

3° Ligne Bordeaux-New-York (via les ports espagnols et Halifax) dont les déficits allaient croissant;

4° Ligne du Havre sur la Pologne, qui n'avait plus de trafic par suite de l'arrêt de l'émigration polonaise en Amérique et en France.

Une réduction des prix de revient des voyages a été obtenue en 1932, par rapport à 1931. Une économie effective de plus de 103 millions a été ainsi réalisée pour l'ensemble des services.

L'augmentation des voyages sur New-York en 1930 par rapport en 1929 (72 contre 64) semble étonnante. Mais elle est due, d'une part, à l'incendie partiel du *Paris* en 1929 et à l'entrée en service du *Lafayette* en 1930; 74.800 passagers ont été transportés en 1930 au lieu de 82.400 en 1929. La diminution a porté surtout sur le trafic des premières classes.

Ce nombre n'a cessé de décroître : 63.700 en 1931, 53.300 en 1932 (30). La diminution est importante, mais bien des compagnies concurrentes ont été plus atteintes que la Transatlantique.

Notons que, malgré les difficultés de la Société, qui ont impressionné défavorablement la clientèle pendant quelques mois, un redressement a été accompli, puisque, du 1er mai au 30 juin 1932, 20 % des passagers de 1re classe ont été transportés par ses navires. Le pourcentage des passagers transportés par la « French Line » en classe unique s'est sensiblement amélioré à la suite de la mise en ligne du *Champlain*.

Plus importante proportionnellement que celle des passagers a été la diminution du tonnage marchandises. Celui-ci est tombé de 192.000 tonnes en 1930, à 132.000 en 1931 et à 93.000 en 1932 (soit une moins-value de 30 %

(30) En 1932, comme en 1931, 68 voyages ont été effectués.

sur 1931). Si les recettes n'ont pas été, malgré tout, inférieures en 1931 à celles du précédent exercice, grâce au fret plus élevé payé pour des transports d'or, il n'en a pas été de même en 1932, où le trafic s'est ressenti de la diminution du pouvoir d'achat des Etats-Unis et de la politique des contingentements à l'entrée en France, qui a eu pour effet de diminuer les recettes importantes constituées notamment par le transport des fruits.

La crise profonde ressentie par Cuba et le Mexique a privé la Compagnie d'un aliment de fret indispensable; en outre, la plupart des passagers ont été tentés par la rapidité des voyages via New-York; enfin, l'émigration espagnole, qui donnait un grand nombre de passagers de 3e classe, était arrêtée.

Il a été transporté sur ce réseau :

en 1931, 10.900 passagers et 7.800 tonnes de marchandises;

en 1930, 10.100 passagers et 12.000 tonnes de marchandises;

La mise en service du paquebot *Colombie* sur la ligne des Antilles-Cuba, en 1931, a été très appréciée de la clientèle.

Le tonnage de marchandises a été augmenté aussi bien sur la ligne Saint-Nazaire-Colon que sur la ligne Le Havre-Bordeaux-Colon, malgré les sévères mesures douanières qui ont arrêté pendant quelques mois l'importation dans les ports de la Colombie :

Saint-Nazaire-Colon : 23.300 tonnes en 1930; 34.200 en 1931.

Le Havre-Bordeaux-Colon : 28.200 tonnes en 1930; 33.500 en 1931.

Pendant le même temps les passagers ont diminué : sur la première ligne, 4.000 en 1931 (au lieu de 4.300 en 1930), et, sur la deuxième, 3.800 en 1931 (au lieu de 4.300 en 1930).

L'année 1932 a été une année d'étude et de réorganisation pour ce réseau. Tout au plus indiquerons-nous que, la ligne Saint-Nazaire-Vera-Cruz ayant des résultats défavorables, la Compagnie a pu obtenir de limiter à 4 le nombre des voyages postaux sur le Mexique, alors que 12 avaient été assurés l'année précédente.

Des causes indépendantes les unes des autres, mais qui se sont malheureusement manifestées en 1929, sont venues toucher aussi bien à l'importation qu'à l'exportation la ligne du Nord-Pacifique. Il y a eu, au départ d'Europe, une régression de plus en plus marquée de l'exportation métallurgique, entravée par les droits de douane des pays de destination. A l'importation, d'une part, une récolte excellente en France, en fruits et en blé — alors que la récolte californienne était fortement éprouvée — a eu pour résultat la raréfaction du tonnage et une baisse sensible des taux de fret; d'autre part, une récolte médiocre de café en Amérique Centrale a privé les navires de la Compagnie d'un élément de recettes très important.

L'année suivante, de gros transports de fruits et de café, au départ des ports américains, ont permis aux 5 navires mixtes : *Orégon*, *Washington*, *Wisconsin*, *Wyoming* et *Winnipeg* d'obtenir de bons résultats dès leur mise en service. Alors que l'importation a atteint 177.000 tonnes, l'exportation ne s'est élevée qu'à 60.000 tonnes. Ces chiffres ont été plus faibles encore en 1931 : 150.000 tonnes importées, 37.000 tonnes exportées. Par contre, il y a eu un accroissement notable des passagers : 1.300 en 1931 au lieu de 800 en 1930.

En 1932, la ligne a été profondément affectée, surtout

pendant le deuxième semestre, par la crise aux Etats-Unis. Le trafic exportation d'Europe a subi la baisse du fret lourd. A l'importation, bien que le tonnage se soit maintenu, les recettes ont diminué sensiblement par suite de la baisse des taux.

En ce qui concerne la ligne du Sud-Pacifique, l'exportation, qui s'était développée normalement en 1929, s'est brusquement arrêtée en 1930; quant à l'importation, les frets ont subi des baisses importantes. Des entraves ayant été apportées à l'importation des nitrates chiliens, le nombre des voyages a été réduit.

Nous savons qu'un service hebdomadaire a été instauré en 1929 sur la ligne Bordeaux-Casablanca, à la suite de la mise en service du *Meknès* et du *Marrakech*, qui effectuent la traversée en trois jours (31).

A ce moment-là, également, la Transatlantique conclut une entente avec une de ses filiales, qui lui faisait assurer, sous son contrôle complet, des services de Rouen et de Nantes sur le Protectorat.

L'exportation de la métropole sur le Maroc a été active toute l'année, mais à l'importation, un ralentissement des transactions s'est fait sentir dès la fin de la saison des céréales. Ce ralentissement n'a pas duré en 1930, par suite d'un important trafic de primeurs.

Les passagers ont été, en 1931, en diminution de 272 par rapport à 1930. La diminution a été beaucoup plus sensible en 1932 : 20.200 contre 23.700 en 1931.

Le tonnage de marchandises, qui s'était accru de

---

(31) Une convention relative aux lignes du Maroc a été passée en 1930 avec le ministre de la Guerre. Elle n'était valable, en principe, que du 1er janvier au 31 décembre 1930. Mais elle était renouvelable par tacite reconduction de 6 mois en 6 mois, et elle a toujours été renouvelée depuis. Elle n'apportait, d'ailleurs, qu'un nombre très restreint de modifications à la convention de 1928, relative au même réseau.

12.000 tonnes en 1931, a accusé une baisse de 4.000 tonnes en 1932.

Les services sur l'Algérie-Tunisie, au départ des ports du Nord et de l'Ouest, n'ont pas subi de trop sensibles effets de la situation générale.

L'année 1929 a marqué une progression des transactions sur les lignes méditerranéennes : augmentation de 17.000 tonnes et de 23.000 passagers.

L'année suivante, malgré un mouvement temporaire de passagers créé par les fêtes du Centenaire de la conquête de l'Algérie, le trafic total, tant au point de vue passagers qu'au point de vue marchandises, a accusé une nette diminution.

Si, en 1932, les lignes de la Méditerranée ont maintenu leurs résultats antérieurs au point de vue du tonnage, par contre, il y a eu diminution des passagers, due surtout au fait que l'Exposition coloniale avait attiré l'année précédente de nombreux visiteurs.

A la suite d'une entente avec les principales compagnies de navigation méditerranéennes et avec les Gouvernements généraux de l'Afrique du Nord, le capital de la Société des Voyages et Hôtels Nord-Africains a été réduit, puis augmenté, pour faire face à des échéances massives qu'il n'était pas possible de différer. La Transatlantique n'avait plus ainsi à elle seule la charge de ces hôtels.

Elle ne pouvait, d'autre part, rester à l'écart du mouvement qui pousse les grandes compagnies maritimes à offrir à la clientèle des voyages de croisières. Aussi, le nouveau Conseil d'administration a-t-il organisé des croisières dès sa prise en mains des services. Il les a multipliées en 1932.

Cette branche d'activité présente un triple avantage : économie des frais de désarmement du navire, licenciement du personnel évité, excellente publicité réalisée.

*
* *

Le capital social, qui était de 209.000.400 fr. en 1929, a été porté l'année suivante à 279 millions par l'émission de 116.666 actions ordinaires nouvelles (32).

Les recettes ne cessèrent de diminuer au cours de cette période. Elles descendirent de 981 millions en 1929 (contre 1 milliard 14 millions en 1928), à 910 millions en 1930, 710 millions en 1931 et 480 millions en 1932.

Les dépenses totales arrivèrent à la somme de 898 millions en 1929. Elles laissèrent, après les prélèvements pour les diverses réserves, un solde disponible de 17 millions, qui permit de distribuer 5 francs à chaque action A et 12 fr. 50 à chaque action B (de 150 fr.).

Mais en 1930, en face des 910 millions de recettes, on trouve un total de 940 millions de dépenses. Il y a donc un déficit de 30 millions.

Ne pouvant que difficilement agir sur les recettes, les nouveaux administrateurs s'attaquèrent aux dépenses. Les dépenses d'exploitation baissèrent de 137 millions en 1931. Cette diminution est due, sans doute, à la réduction des services et à la baisse des prix, mais aussi à la recherche des meilleures conditions, à des appels à la concurrence et à une volonté d'économie que les nouveaux administrateurs ont essayé de faire pénétrer dans tous les cadres.

Malgré cela, le compte de « Profits et Pertes » de 1931 présente un solde débiteur de 399 millions, qui comprend :

1° les pertes de l'exercice, pour 236 millions;

2° les charges exceptionnelles, pour 133 millions;

3° le report du solde débiteur de 1930, pour 30 millions.

---

(32) Ce capital était divisé, à concurrence de 9 millions, en 60.000 actions de 150 francs chacune, dénommées actions A, et, pour le surplus, en actions B, subdivisées elles-mêmes, à concurrence de 12 millions, en actions de priorité de 150 et de 600 francs, et, à concurrence de 258 millions, en actions ordinaires de 150 et de 600 francs.

L'année 1932 a vu s'affirmer les résultats de la politique d'économies instaurée l'année précédente, et les dépenses d'exploitation subirent une réduction qui fut, cette fois, de 191 millions.

Les recettes étant tellement faibles, les comptes font ressortir, pour cet exercice, un solde débiteur de 194 millions, qui, ajouté aux pertes des deux exercices antérieurs, représente un déficit total de 593 millions.

En exécution de l'article 37 de la loi sur les sociétés du 24 juillet 1867, une Assemblée générale des actionnaires fut convoquée le 2 août 1932, afin de savoir si, étant donné que le capital de la Société avait subi une perte supérieure aux trois quarts, il fallait continuer l'exploitation ou procéder à la dissolution.

L'Assemblée décida de ne pas prononcer la dissolution. La Compagnie Générale Transatlantique vivrait donc. Les lois du 20 juillet 1933 allaient lui créer une vie nouvelle.

CHAPITRE IV

LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE DEPUIS SA REORGANISATION

C'est cette réorganisation qui nous occupera dans la section I. Nous indiquerons le régime actuel de la Compagnie : régime administratif et régime financier, tel qu'il résulte des lois du 20 juillet 1933 régissant la matière. La Transatlantique peut-elle être considérée comme une entreprise d'économie mixte, ou plutôt ne peut-on pas voir là une entreprise d'Etat ? Délicate question que nous nous poserons ensuite. Economie mixte ou entreprise d'Etat, le régime nouveau n'a pas laissé de provoquer des critiques plus ou moins justifiées; des solutions ont été proposées, que nous indiquerons également.

La maison ayant été dotée de bases nouvelles, il importe d'examiner si les espoirs ont été réalisés et si la situation est allée en s'améliorant. C'est donc toute l'activité de la Compagnie depuis sa réorganisation qui sera passée en revue dans la section II. Nous mettrons aussi en relief l'effort de redressement poursuivi par le Conseil d'administration depuis 1933.

Il nous a semblé qu'une section était nécessaire pour étudier les nombreux problèmes posés par *Normandie*.

L'avenant du 7 mars 1935 à la convention du 23 novembre 1933 est venu réglementer les conditions de financement et d'assurance du plus grand paquebot du monde.

Mais il est un article de cet avenant, l'article 2, qui cherche à remédier au déficit d'exploitation des exercices 1933 et 1934, et qui fera l'objet d'une dernière section.

SECTION PREMIERE

La réorganisation et le régime actuel de la Compagnie.

§ 1. — Le nouveau régime d'après les lois du 20 juillet 1933.

Analyse des lois et de la réorganisation. — Régime administratif. Régime financier.

Deux lois relatives à notre grande Compagnie portent la date du 20 juillet 1933. La première concerne « la réorganisation de la Compagnie Générale Transatlantique ». La deuxième autorise le ministre de la Marine marchande « à passer une convention avec la dite Compagnie ». Il était d'ailleurs expressément stipulé que le ministre ne pourrait passer la convention annexée à la loi que lorsque l'assainissement aurait été réalisé.

La première loi donnait les règles à suivre pour arriver à ce résultat dans un délai de quatre mois.

Elle se bornait à poser impérativement les principes de l'assainissement : celui-ci devait être tel que le montant des créances et le montant du nouveau capital n'excèdent pas la somme des valeurs du matériel naval, des immeubles et du portefeuille.

Le capital de la Compagnie devait être annulé, à l'exception des 56.512 actions appartenant à l'Etat.

Le ministre des Finances était autorisé à accepter une réduction des créances de l'Etat, dans une proportion au plus égale à celle opérée sur les créances des tiers de même rang.

La Compagnie était, enfin, autorisée à créer des titres nouveaux — dont la convention prévoyait la rémuné-

ration — pour être remis aux créanciers en compensation de leurs créances.

Au 31 décembre 1932, la somme des valeurs retenues par la loi : matériel naval (non compris le *Normandie*, dont la valeur au bilan doit être égale à celle des emprunts contractés pour sa construction), immeubles et portefeuille, s'établissait à 1 milliard 178.272.977 francs. Le montant des créances à comprendre dans le plan d'assainissement s'élevait à 1 milliard 695.012.112 francs. Dans ces conditions, l'équilibre financier prescrit ne pouvait s'obtenir que s'il était pratiqué un abattement global de 516.739.135 francs sur l'ensemble des créances.

Cependant, toutes les créances n'étaient pas susceptibles d'abattement; il était nécessaire de tenir compte des droits attachés à chacune d'elles. Il est évident que les créances, bénéficiant de sûretés indiscutables, devaient être réglées ou maintenues au bilan intégralement. Seules les créances chirographaires, qui, en cas de liquidation judiciaire, auraient été considérées comme insuffisamment gagées, devaient subir un abattement.

Le plan d'assainissement a été établi par M. Germain-Martin, dont les remarquables études d'août 1931 ont servi de base aux solutions proposées, et par M. Georges Ripert (1).

Ils ont, tous deux, en qualité d'experts, examiné les conditions dans lesquelles devait être appliquée la première loi du 20 juillet, et ils ont fixé les conditions de règlement applicables à chaque créancier, de manière que soient observées les prescriptions légales et que la gestion de la Compagnie soit assurée dans l'avenir.

Après avoir fait une discrimination juridique et équitable des différentes créances, ils ont arrêté celles qu'ils

---

(1) Ce choix a reçu l'approbation des ministres de la Marine marchande, des Finances et du Budget.

considéraient comme complètement gagées, au chiffre de 542.674.626 francs. Le montant des autres créances, chirographaires ou considérées comme insuffisamment gagées, s'élevait à 1.152.337.486 francs. C'est sur ce total que devait être pratiqué l'abattement global de 516 millions 739.135 francs.

Le règlement des créances s'est effectué de la façon suivante : les créances parfaitement gagées n'ont subi aucun abattement. Les créances déjà consolidées ont été maintenues au passif du bilan pour leur montant intégral, à leurs conditions d'amortissement et d'intérêt antérieurs; les créances non consolidées des tiers devraient être réglées intégralement à l'aide de l'emprunt de consolidation de 150 millions, prévu par la loi et garanti par l'Etat; quant aux créances bien gagées de l'Etat qui n'étaient pas consolidées, elles seraient consolidées avec un amortissement en quatorze ans et un intérêt de 5 %. (Il eût été, en effet, illogique d'effectuer un paiement comptant à l'Etat sur les fonds d'un emprunt garanti par lui.)

Les créances chirographaires ou insuffisamment gagées ont toutes été traitées de la même façon — sauf les créances des obligataires qui ont été l'objet d'un règlement particulier. Elles ont subi un abattement de 46,5 %, en compensation duquel il leur serait remis des parts bénéficiaires. Pour le montant maintenu de leur créance, les créanciers recevraient, pour partie, un paiement comptant sur les ressources de l'emprunt de consolidation et, pour partie, un paiement en actions du nouveau capital de la Compagnie, ou en obligations à revenu variable. Cependant, l'Etat ne devait recevoir ni paiement comptant, pour les raisons exposées plus haut, ni obligations à revenu variable, pour que soit augmentée sa part d'actions du nouveau capital et que lui soit réservée la majorité requise par la loi aux assemblées générales. Sa créance maintenue était, pour partie, consolidée en quatorze ans,

avec un intérêt de 5 %, et, pour partie, réglée en actions du nouveau capital (2).

Enfin, les obligataires ont consenti, au cours de l'Assemblée générale du 14 septembre 1933, un abattement de 50 % sur le montant de leur créance, en échange duquel il leur serait remis des parts bénéficiaires. Pour le montant maintenu de leur créance, ils recevraient un nouveau titre représentant 40 % de leur créance ancienne et portant même intérêt et même amortissement que ceux qui étaient stipulés par les prospectus d'émission. Quant aux 10 % restants, ils seraient payés en actions du nouveau capital de la Société (3).

Le nouveau capital de la Transatlantique est de 216.044.250 francs (4). Il comprend, tout d'abord, les 56.512 actions A à vote plural de l'ancien capital appartenant à l'Etat, et qui n'ont pas été annulées, conformément à la loi.

L'Assemblée générale extraordinaire du 20 octobre 1933 réduisit le capital social à 8.476.950 francs, représenté par les actions A ci-dessus. Puis elle le reporta à 216.044.250 francs (5).

---

(2) La partie consolidée à 5 % correspond, pour les créances de l'Etat, à la partie réglée au comptant, au moyen de l'emprunt de consolidation, pour les tiers.

(3) Les experts ont réservé aux obligataires un traitement particulier afin de tenir compte du très grand nombre de porteurs de titres et aussi en vue de proposer des solutions simples et de ne pas traiter avec trop de rigueur des épargnants qui ont contribué à la prospérité de la Compagnie dans le passé. Ils ont en même temps voulu, en leur remettant des actions de capital, donner aux obligataires un droit de contrôle sur la marche de la Compagnie et les associer aux bénéfices futurs.

(4) Le projet Léon Meyer fixait ce capital à la somme de 180 millions.

(5) Le capital social était donc ramené de 279 millions à 216.044.250 fr. Un assainissement analogue a dû, d'ailleurs, être opéré pour tous les grands armements internationaux. A titre d'exemple, nous citerons les deux Compagnies allemandes Nord-Deutscher Lloyd et Hamburg America, qui ont ramené chacune leur capital respectif de 1 milliard à 335 millions, absorbé leurs réserves et procédé à des amortissements massifs sur une flotte qui paraît surévaluée. La perte, pour les actionnaires des deux groupes, n'a pas été inférieure, de ce fait, à 1 milliard 1/2.

De son côté, la Compagnie Italia a dû couvrir 730 millions de perte

L'autre partie du capital est constituée par 1.383.782 actions B de 150 francs, soit un montant de 207.567.300 fr Sur ces 1.383.782 actions, 1.184.430 appartiennent à l'Etat. Les autres ont été souscrites par 12 personnes ou Sociétés, notamment, les Sociétés civiles d'obligataires de la Compagnie.

Il est indispensable de noter qu'il existe, en outre, 450.871 actions de jouissance, sans valeur nominale, provenant de la transformation des anciennes actions de capital, et 557.281 parts bénéficiaires également sans valeur nominale.

L'Etat détient dans le capital de la « Transat » des actions pour un total d'environ 175 millions. De la sorte, les prescriptions de la loi relatives à la majorité de l'Etat aux Assemblées générales sont observées, puisque, par l'effet des actions à vote plural (6), l'Etat totalise dans les assemblées ordinaires 2.547.625 voix, contre 703.351 aux autres actionnaires (y compris les actions de jouissance, qui ont le droit d'assister aux Assemblées générales).

Dans les Assemblées extraordinaires, l'Etat dispose encore de 1.241.043 voix, sur un total de 1.891.266.

En compensation de l'annulation de leur capital, les anciens actionnaires ont reçu une action de jouissance pour une action ancienne de 600 francs (ou pour 4 actions anciennes de 150 francs).

Enfin, un certain nombre de créanciers ont reçu, comme nous l'avons dit, des obligations à revenu variable. Il en a été créé pour un montant de 28.498.050 francs.

Les droits de ces différents titres (actions du nouveau capital, actions de jouissance, obligations à revenu varia-

---

par une réduction massive du capital social, ramené de 720 millions de lires à 558 millions. Elle a été obligée, en outre, de faire appel à deux reprises à l'aide du Crédit Naval Italien pour deux avances : l'une de 200 millions de francs, l'autre de 220 millions.

(6) Chaque action à vote plural donne droit à 25 voix.

ble, parts bénéficiaires) sont définis impérativement dans la nouvelle convention annexée aux lois du 20 juillet 1933.

Les actions de capital peuvent bénéficier d'un premier intérêt de 5 %. Les actions de jouissance et les parts bénéficiaires peuvent recevoir, concurremment avec les actions de capital, un intérêt de 1 % de la valeur nominale des créances ou du capital qu'elles représentent, c'est-à-dire que l'action de jouissance pourra bénéficier d'un premier dividende de 6 francs, et la part bénéficiaire représentative de 1.000 francs de créance abattue d'un premier dividende de 10 francs.

Les obligations à revenu variable ont un premier intérêt de 3 1/2 %, et pour le surplus, concurremment avec les actions de capital, un second intérêt de 1 1/2 %.

En outre, chacun des titres pourra toucher un super-intérêt ou un super-dividende sur les bénéfices propres de la Compagnie, lorsque la subvention s'abaissera à 50 millions, ou lorsque le compte spécial d'exploitation, prévu par la convention, fera ressortir un bénéfice.

L'assainissement a eu pour résultat de faire tomber à 85 millions les charges financières de la Compagnie, qui pouvaient être évaluées auparavant à 150 millions. Toutefois, les experts ont eu le souci de prévoir des charges financières telles qu'il soit possible à la Compagnie d'équilibrer son compte d'exploitation en fonction des circonstances économiques actuelles. A cet effet, ils ont estimé que des charges financières s'élevant à 85 millions étaient encore trop considérables pour pouvoir être inscrites obligatoirement au débit du compte spécial prévu par la convention, et ils ont obtenu de certains créanciers — en particulier de l'Etat — qu'un caractère conditionnel soit donné à une partie de ces charges; ce caractère a été conféré à 27 millions environ de charges financières pendant cinq années, consécutives ou non. De la sorte, le montant total des charges financières obliga-

toires pourra ne pas dépasser 58 millions au cours des années s'échelonnant de 1933 à 1937.

L'assainissement étant ainsi réalisé, il devenait possible au Ministre de la Marine marchande de passer avec la Compagnie la convention prévue par le législateur. C'est ce qui fut fait le 23 novembre 1933. Nous aurons à y revenir; mais qu'il nous soit permis de constater que, en principe, la convention constitue un accord entre l'Etat et la Compagnie. Celle du 23 novembre 1933 a perdu tout caractère contractuel, puisque la Transatlantique a été dans l'obligation de l'accepter telle qu'elle était annexée à la deuxième loi, sans pouvoir en discuter les termes.

Dans son rapport à la commission de la marine marchande de la Chambre sur le projet de loi relatif à l'avenant du 7 mars 1935, M. Maurice Vincent a rappelé que, depuis sa réorganisation, la « Transat » est devenue une affaire dont l'Etat est propriétaire dans la proportion de 87 p. 100.

Bien que l'Etat soit actionnaire, bien qu'il détienne la majorité au Conseil d'administration, la Compagnie conserve l'aspect juridique qu'elle a toujours eu depuis sa création : celui d'une société anonyme.

Nous savons que, depuis 1879, elle s'est conformée à la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés anonymes. Ces sociétés ont été conçues pour grouper des intérêts privés. Or, depuis sa réorganisation, la Compagnie se trouve réunir dans son sein des particuliers et cette personne morale de droit public qu'est l'Etat. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que le cadre de la loi de 1867 ait cédé sur plusieurs points. C'est ainsi qu'aux termes de l'article 7 de la deuxième loi du 20 juillet 1933, une autorisation législative est nécessaire pour toute modification du capital initial. Le mot de tutelle n'est pas trop fort pour

indiquer cette mainmise de l'Etat. L'esprit de la loi de 1867 est ici en contradiction avec cette organisation nouvelle. La désignation par l'Etat des représentants au Conseil d'administration, révocables par lui seul, constitue également une dérogation à l'article 22 de cette loi (7).

*
* *

La Compagnie Générale Transatlantique doit avoir à sa tête un Conseil d'administration de 7 membres au moins et de 18 membres au plus. C'est ce dernier chiffre qui a toujours été adopté depuis 1933.

L'Etat a le droit de désigner un nombre d'administrateurs proportionnel à sa participation au capital social, sans que ce nombre puisse être inférieur au tiers du nombre total des administrateurs. De fait, l'Etat désigne pour sa part 10 administrateurs.

Un décret du 29 septembre 1933 (8), contresigné par le ministre des Finances, est venu déterminer « les conditions dans lesquelles seraient choisis et nommés les représentants de l'Etat au Conseil d'administration et au Comité de direction, ainsi qu'à l'Assemblée générale des actionnaires ». Il est ainsi rédigé en son article premier :

« Les représentants de l'Etat au Conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique sont choisis parmi :

» *a*) Les directeurs, sous-directeurs ou directeurs-adjoints et chefs de bureau du ministère de la Marine marchande, les administrateurs de l'inscription maritime ainsi que parmi les fonctionnaires ou anciens fonctionnaires et les personnalités ayant une compétence particulière en matière de questions maritimes, de relations

(7) Cet article est ainsi rédigé : « Les sociétés anonymes sont administrées par un ou plusieurs mandataires à temps, révocables, pris parmi les associés. »

(8) Voir *Journal officiel*, 27 oct. 1933.

coloniales, de constructions navales ou de relations diplomatiques (9).

» *b*) Les inspecteurs généraux ou inspecteurs des finances en activité ayant au moins trois ans de service, les directeurs et sous-directeurs de l'Administration centrale du Ministère des Finances.

» Le premier des représentants de l'Etat sera choisi dans la catégorie *a*), le second dans la catégorie *b*), les deux suivants dans la catégorie *a*), le cinquième dans la catégorie *b*), et ainsi de suite en suivant le même ordre et dans la même proportion. »

A côté de ces 10 administrateurs d'Etat, il y a 6 administrateurs nommés par les actionnaires et choisis par eux (10).

Enfin, le Conseil est complété par 2 administrateurs représentant, l'un le personnel navigant, l'autre le personnel sédentaire. Mais ces administrateurs n'ont de représentant que le titre et ils ne semblent être appelés à intervenir que dans les questions relatives au personnel. Pour ce qui est des conditions de leur nomination, il faut se référer à l'article 13 B des nouveaux statuts de la Compagnie : « Le représentant du personnel navigant est choisi parmi les membres de ce personnel ayant navigué sur les navires de la Compagnie pendant quinze ans au moins et actuellement en service ou ayant cessé de naviguer depuis moins de 5 ans. Le représentant du

---

(9) M. Fabry, dans sa thèse de doctorat : *De l'intervention directe de l'Etat dans les compagnies de navigation maritime*, voit une innovation heureuse dans le fait que le décret permet de choisir des personnalités compétentes en matière maritime, coloniale ou diplomatique, qui ne soient pas des fonctionnaires.

(10) M. Fabry fait remarquer que bien qu'aucun texte ne le prévoie, il faut admettre que l'Etat qui désigne, en dehors des Assemblées générales, ses administrateurs proportionnellement au capital qu'il possède dans la compagnie, ne prend pas part à l'élection des autres administrateurs par l'intermédiaire de ses délégués aux Assemblées générales.

personnel sédentaire est choisi parmi les employés faisant partie de la Compagnie depuis 20 ans au moins ou après y avoir appartenu pendant ce temps, ayant cessé d'en faire partie depuis moins de 5 ans. »

Tous les administrateurs sont élus pour six ans.

La loi du 20 juillet 1933 faisant une obligation au Conseil provisoire de démissionner, le nouveau Conseil devait être obligatoirement reconstitué dans les quatre mois à dater du vote de la loi (11).

L'Etat ne s'est pas contenté de la majorité au Conseil d'administration. Il est représenté au Comité de direction comme au Conseil d'administration. Ses représentants au Comité de direction sont désignés par les administrateurs représentant l'Etat au Conseil dans l'ordre et la proportion définis pour la nomination de ces derniers (12).

Les représentants de l'Etat sont tenus d'adresser, chaque année, dans le mois qui suit l'Assemblée ordinaire, un rapport sur la gestion de la Compagnie et de rendre

---

(11) Les 10 sièges d'administrateurs, que l'Etat avait à sa disposition, ont été attribués à MM. Olivier, gouverneur général honoraire; Cangardel, armateur; Huguenin, directeur du Budget; Baumgartner, directeur-adjoint du mouvement des Fonds; Le Bec et Laure, inspecteurs des Finances; Jean Marie, ingénieur en chef du Génie maritime; Robin, ancien résident supérieur du Tonkin; Marraud, ancien ministre; Peytral, ancien ministre.

De leur côté, les actionnaires, réunis en Assemblée générale ont élu administrateurs : MM. Du Pasquier, président de la Chambre de commerce du Havre; l'amiral Grandclément; Morain, ancien préfet de police; Morard, président de la Chambre de commerce d'Alger; Delage, rédacteur maritime du *Temps;* de Groucy, secrétaire du président de la commission des finances de la Chambre.

Le Conseil nomma, à titre provisoire, M. Lancelot comme administrateur représentant le personnel navigant, et M. Chambellan comme administrateur représentant le personnel sédentaire.

Il n'y a donc qu'un seul armateur : M. Henri Cangardel.

Le Conseil s'est constitué ainsi : président, M. le gouverneur général Olivier; vice-président, M. Marraud; administrateur-directeur général, M. Cangardel.

(12) Le premier Comité de direction fut composé comme suit : M. le gouverneur général Olivier, MM. Cangardel, Peytral, Haguenin, Laure, Marie, du Pasquier.

compte spécialement des questions mettant en jeu les intérêts de l'Etat. Ils doivent également faire parvenir aux ministres de la Marine marchande et des Finances un compte rendu de chaque séance du Conseil d'administration dans la semaine qui suit la séance[13].

Le contrôle permanent de l'Etat est encore complété par la présence d'un commissaire du Gouvernement au siège de la Compagnie. Il assiste aux séances du Conseil et du Comité de direction et représente l'Administration auprès du concessionnaire. Son contrôle s'exerce sur les opérations de la Compagnie. Il n'a pas à s'immiscer dans son exploitation, mais il doit lui être fourni tous renseignements et toutes pièces utiles.

Il y a plus encore. La loi réserve à l'Etat pour la souscription des augmentations de capital « un droit de préférence proportionnel à sa participation dans le capital de la Compagnie, tel qu'il a été fixé après assainissement et réorganisation ». L'Etat peut donc rester le maître de tous les organes de gestion, depuis l'Assemblée générale jusqu'au Comité de direction.

Enfin, la convention[14] prévoit que tous les marchés de plus de 300.000 francs seront soumis à l'approbation du ministre de la Marine marchande, après avis d'une commission composée du commissaire du Gouvernement et de 2 fonctionnaires appartenant aux corps techniques de l'Etat. Un représentant de la Compagnie assiste, avec voix consultative, aux séances de cette commission.

Quant au contrôle financier, il est exercé par les inspecteurs des finances.

*
* *

La convention passée le 23 novembre 1933 a imposé une réglementation unilatérale du régime financier de la

(13) Décret 29 sept. 1933, art. 2.
(14) Article 8.

Compagnie lui enlevant toute autonomie financière et toute initiative. Ce régime financier prolonge l'intervention directe de l'Etat dans la réorganisation de la Transatlantique et complète la tutelle administrative qu'il exerce sur elle.

M. Maurice Vincent a dégagé les idées qui ont été suivies dans l'établissement de ce régime : « Nous avons voulu doter la Compagnie Générale Transatlantique d'un régime financier lui permettant de faire face aux charges provenant de ses arrangements amiables avec ses créanciers et aux obligations de l'exploitation de ses grandes lignes postales, d'amortir sa flotte de façon suffisante..., lui imposer des règles financières alimentant les postes essentiels de sa vie économique et sociale, mais aussi la doter d'un système de contrôle assez simple, efficace et sûr. »

Aux termes de la convention, la Compagnie reçoit l'aide de l'Etat sous les deux formes suivantes :

1° Garantie pour les emprunts qu'elle a contractés pour la construction de *Normandie*. Nous reviendrons plus loin sur cette question.

2° Subvention annuelle comprise entre un minimum de 50 millions et un maximum de 150 millions.

En vue du calcul de la subvention, la Compagnie doit tenir chaque année un compte spécial d'exploitation.

Il sera porté en recettes l'intégralité des recettes, à l'exception :

a) de la subvention;

b) des produits de l'aliénation d'immeubles, de valeurs;

c) des sommes versées par les assureurs pour la perte ou le délaissement des navires.

Les dépenses comprendront :

a) toutes les dépenses d'exploitation (y compris les frais généraux d'administration et les dépenses réelles de refonte et de grosses réparations).

b) les primes d'assurances versées soit à des tiers assureurs, soit au fonds d'assurance, soit à l'Etat;

c) les sommes réellement déboursées pour les charges financières (amortissement et intérêt des créances et des obligations).

Quant à l'affectation de la subvention, elle a été réglée de la façon suivante :

Lorsque le déficit du compte sera inférieur à 150 millions, la disponibilité jusqu'à 150 millions sera utilisée successivement :

1° à augmenter l'amortissement des créances;
2° à constituer la réserve légale.

Lorsque le total du solde débiteur du compte d'exploitation et des sommes précédentes sera inférieur à 150 millions, la subvention sera limitée à la valeur de ce total, majoré d'une somme égale à 85 p. 100 de la différence entre 150 millions et ce total.

Les 85 p. 100 de la différence seront utilisés comme suit :

— 2 p. 100 à l'allocation d'une prime de gestion répartie entre les administrateurs, le personnel de gestion et les caisses de retraite du personnel de la Compagnie;

— 83 p. 100 à la distribution d'un dividende aux actions de capital, de jouissance, aux parts bénéficiaires et à tous les titres émis en vue de permettre l'assainissement financier, ainsi qu'à un amortissement supplémentaire du matériel.

§ 2. — Système d'économie mixte ou entreprise d'Etat?

Il semble découler de l'ouvrage précité de M. Fabry que la Transatlantique constitue un système d'économie mixte. Nous n'en sommes pas personnellement bien sûr.

En effet, on admet généralement que la participation financière et administrative de l'Etat doit, dans une entreprise d'économie mixte, rester toujours inférieure à la moitié des parts (15).

Il y a entreprise d'Etat à partir du moment où celui-ci possède la majorité. C'est le cas de la Transatlantique.

Nous penchons d'autant plus pour l'entreprise d'Etat que M. Fabry lui-même semble corroborer notre opinion lorsqu'il déclare : « La Transatlantique conserve l'apparence d'une entreprise privée, concessionnaire d'un service public, mais, dans le contrat de concession, en raison des circonstances spéciales dans lesquelles elle se trouvait, elle n'a joui d'aucun pouvoir, d'aucune liberté. Elle n'en avait même aucune possibilité, puisque l'Etat, d'un autre côté, s'était assuré la direction de l'entreprise. »

M. Auguste Raynaud n'a pas dit autre chose lors du vote des lois du 20 juillet 1933 : « Le Parlement français est appelé à voter un projet permettant à l'Etat, à la collectivité qui va souscrire à des sacrifices considérables, de mettre pratiquement la main sur une affaire privée en déconfiture. »

Seulement, ne manquera-t-on pas de nous opposer, comment admettre que l'Etat passe une convention avec une de ses entreprises, c'est-à-dire avec lui-même? Nous avons écrit plus haut que la convention du 23 novembre 1933 n'était pas, en réalité, une convention, qu'elle n'en avait que le nom. On se trouve avec elle en présence d'une réglementation unilatérale par l'Etat.

---

(15) Voir notamment Bonnard, *Précis de droit administratif*, p. 545-546.

Quant à la question de savoir si, comme le prétend M. Fabry, l'économie mixte est appelée à être la base d'un statut général des grandes compagnies de navigation maritime, nous pensons que ce système, n'ayant pas été adopté pour notre plus grand armement, ne le sera pas pour les autres.

L'organisation actuelle de la Transatlantique n'est-elle pas plutôt un premier pas vers la nationalisation des entreprises ? L'arrivée des socialistes au pouvoir va leur permettre sans doute d'appliquer à la marine marchande cette parole prononcée en 1933, par M. Tasso : « Je suis convaincu que nous nous acheminerons, en ce domaine, vers la nationalisation. Pour répondre aux besoins des usagers, pour développer comme il convient l'exploitation, il faut que l'Etat intervienne dans ce domaine comme il intervient dans d'autres grands services publics. »

C'est également l'opinion de M. Jules Moch, dans son livre : *Capitalisme et Transports*.

Est-ce à dire que tout est parfait dans l'organisation actuelle de la Compagnie? Certes pas, si nous en jugeons par les critiques nombreuses qui lui ont été adressées et par les diverses solutions proposées.

§ 3. — Critiques adressées a l'organisation nouvelle et diverses solutions proposées.

On a très souvent prononcé le mot de renflouement au sujet de la réorganisation de la Transatlantique. Nous nous devons de protester contre cette expression inexacte. La réorganisation de la Compagnie n'a pas été un renflouement. L'Etat a cherché à récupérer une créance compromise et à assurer la continuité d'un service public.

C'est surtout M. Abel Gardey qui s'est élevé, dans son rapport du 9 février 1932, contre toute tentative de ren-

flouement : « Le renflouement de la Compagnie Générale Transatlantique, a-t-il dit notamment, serait un précédent redoutable, non seulement dans le domaine de la navigation, mais dans celui de toute l'économie nationale. Comment demain pourrions-nous refuser une aide de même nature aux entreprises en difficulté qui excipe-raient d'un intérêt national? »

M. Gardey ne voulait ni d'un renflouement massif, « qui risquerait de perpétuer les errements passés, alors qu'un redressement général est devenu une nécessité nationale », ni d'un renflouement direct ou indirect, ni même d'un renflouement partiel et temporaire, « qui eût immanquablement conduit au renflouement total ».

La présence de fonctionnaires dans le Conseil d'administration a fait l'objet de critiques. Ou bien le fonctionnaire suit l'affaire de loin, a-t-on prétendu, et ce n'était pas la peine de l'envoyer siéger au Conseil, ou bien, au contraire, il est vigilant, il est obligé de faire de nombreux déplacements, et il risque d'être absent du ministère. Si les représentants de l'Etat sont mal choisis, a-t-on fait remarquer également, cette solution est pleine de dangers, et c'est le système tout entier qui est mis en péril. La formule ne vaut donc que par l'emploi que l'on en fait. Or, il s'est trouvé que le choix des fonctionnaires a été particulièrement heureux.

Beaucoup plus grave est le reproche que l'on a adressé au système de la subvention calculée d'après les résultats annuels. Il y a là, en effet, quelque chose d'entièrement nouveau. La subvention n'est plus accordée, comme auparavant, aux seules lignes dites « impériales » (ligne de New-York, ligne des Antilles), mais à la Compagnie Générale Transatlantique, dans son ensemble. Sans doute, l'existence d'un compte unique présente des avantages certains, incontestables : il permet notamment de surveiller d'une manière efficace la situation financière de la

Compagnie, et, de ce fait, rend impossible, le jeu des comptes des sociétés filiales. Mais M. Vincent a pu déclarer, avec juste raison, « qu'avec un compte unique pour la Compagnie tout entière, la subvention vient s'appliquer également aux lignes de cargos de la Compagnie et fait alors concurrence à l'armement libre, qui subit une crise terrible » (16).

Le vote de la loi Tasso est venu depuis atténuer, dans une certaine mesure, les craintes de l'armement libre. Mais la subvention globale n'encourt pas moins un autre reproche : si les lignes non impériales procurent des bénéfices, ceux-ci vont venir en atténuation de la subvention, ils serviront à couvrir les charges des lignes subventionnées. La Compagnie ne pourra plus alors développer ses lignes de cargos et supporter la concurrence.

M. Reñé Moreux, dans son *Journal de la marine marchande*, a demandé d'enlever à l'Etat la majorité dans le Conseil d'administration et dans le Comité de direction; toutefois, une représentation du tiers lui serait assurée, même pour l'avenir, dans ces deux organismes essentiels. En outre, les deux administrateurs venus, l'un du personnel navigant, l'autre du personnel sédentaire, seraient supprimés. En troisième lieu, il propose d'accorder au ministre de la Marine marchande l'autorisation de céder, par décret délibéré en Conseil d'Etat, les actions à vote plural, qui donnent au Trésor la majorité dans la Compagnie, afin de passer les risques de l'affaire, aussi rapidement que possible, au capital privé. Enfin, la tutelle du ministre de la Marine marchande, en matière de marché, devra cesser au moment même où la majorité de la Transatlantique fera retour aux initiatives privées.

De son côté, M. La Bruyère a proposé de subvenir aux

---

(16) Voir lettre de protestation de M. Vieljeux, au nom de l'Armement libre, *Journal de la marine marchande*, 14 janv. 1932, p. 63.

besoins de la trésorerie de la Compagnie par les moyens suivants :

1° Des subventions, correspondant aux services rendus, compte tenu des charges « impériales » imposées à la Société (régularité des départs, fixité des itinéraires, etc.);

2° Des crédits de renouvellement du matériel flottant, sous forme de garantie d'intérêt des obligations émises en vue des constructions et de participations à l'amortissement des dits emprunts;

3° Des compensations d'armement, payées selon un barème établi par tonneau de jauge et par mille parcouru, selon les itinéraires et les frets encaissés. Ces compensations d'armement devraient varier d'après les recettes totales et les bénéfices réalisés, afin que l'intervention financière de l'Etat s'exerce surtout dans les mauvaises années, et se restreigne dans les périodes prospères. La participation de l'Etat aux super-dividendes servirait, en outre, de frein à la distribution de bénéfices exagérés.

SECTION II

L'activité de la Compagnie depuis sa réorganisation. L'effort de redressement.

Le matériel naval. — Les services actuels d'après la convention du 23 novembre 1933. — Le réaménagement du réseau. — L'exploitation. — Les résultats financiers.

La convention du 23 novembre 1933 est venue, dans des termes très précis, régler les conditions nouvelles d'exploitation des diverses lignes postales. Il nous faut, avant d'arriver à cette étude, passer en revue le matériel naval.

Examinant cette période, M. Théry a pu écrire [17] : « La Compagnie a réussi à assurer tous ses services avec un

---

(17) Voir René Théry, *L'effort de redressement de la Compagnie Générale Transatlantique* (3 août 1931-30 septembre 1935).

matériel infiniment moins nombreux que précédemment, mais plus intensivement exploité, plus rigoureusement sélectionné, sensiblement rajeuni et dont, par conséquent, il a été tiré un meilleur parti, en même temps qu'il a répondu plus exactement aux besoins des usagers. »

Il n'y a eu cependant que très peu de modifications, au cours de l'année 1933, dans la composition de la flotte. Tout au plus, peut-on noter l'entrée en service du vapeur *Arica* (ex-*Zénon*), acheté à la Compagnie de Navigation d'Orbigny [18]. D'autre part, seuls, les vapeurs *Gâtinais* et *Biskra* ont été vendus pour la démolition. La Compagnie semble s'être plus particulièrement consacrée à faire procéder à des travaux importants pendant cet exercice. De véritables transformations ont été opérées sur les paquebots *Ile-de-France*, *Paris*, *Mexique*, *Flandre*, *De-La-Salle* et sur les cargos *Wyoming* et *Wisconsin*.

Ce n'est qu'en 1934 que le matériel naval a subi une réduction considérable. Les unités anciennes et démodées ont été, pour la plupart, livrées aux démolisseurs. 32 navires, représentant une tonnage brut de 171.000 tonneaux, sont ainsi sortis de la flotte [19]. Les cargos *Ardennes* (ex-*Nelly-Lasry*) et *Ariège* (ex-*Sydney-Lasry*) furent achetés par la Compagnie dans le courant du même exercice [20].

---

(18) *Arica*, construit en 1921, présente les caractéristiques suivantes : longueur, 133 m. 45; largeur, 16 m. 75; creux, 11 m. 30; jauge brute, 5.390 tonneaux; déplacement, 13.000 tonnes; puissance, 3.500 CV. Ce navire, qui était en location depuis sa construction, a continué à assurer le service auquel il était rattaché : la ligne du Pacifique-Sud.

(19) Ces navires sont les suivants : *Arcadie*, *Californie*, *Graville*, *Guyane*, *Jacques-Cartier*, *Garonne*, *Ohio*, *Sainte-Adresse*, *Vauclin*, *Vaucluse*, *Figuig*, *Honduras*, *Iowa*, *Virginie*, *Espagne*, *Pérou*, *Géorgie*, *Illinois*, *Mississipi*, *Ontario*, *Pensylvanie*, *Rochambeau*, *Saint-Jean*, *Saint-Joseph*, *Saint-Louis*, *Sonora*, *Arkansas*, *Saint-Servan*, *La-Bourdonnais*, *Marigot*, *Maryland*, *Minnesota*.

(20) Ces 2 sister-ships, construits en 1920, ont une longueur de 96 mètres, une largeur de 13 mètres, un creux de 7 m. 60; leur jauge brute est de 2.670 tonneaux, leur déplacement de 3.900 tonnes et leur puissance

La flotte, qui se composait à la fin de 1933 de 99 unités, d'une jauge brute totale de 643.481 tonneaux, d'un déplacement en charge de 1.078.894 tonnes et d'une puissance de 560.523 CV., n'était l'année suivante que de 69 unités, de 476.610 tonneaux de jauge; le déplacement n'atteignait plus que 744.972 tonnes, et la puissance 454.723 CV.

Deux événements d'une importance capitale ont marqué l'année 1935 : l'entrée en service de *Normandie* sur l'Atlantique et la mise en ligne de *Ville-d'Alger* sur la Méditerranée.

Une section de notre ouvrage étant consacrée à *Normandie*, nous ne parlerons ici que de *Ville-d'Alger*.

Ville-d'Alger (21) est un modèle réduit, adapté à son destin, en Méditerranée, du plus grand paquebot du monde. C'est le premier joyau d'une nouvelle couronne, à laquelle la Transatlantique veut donner un lustre analogue à celui de l'ancien diadème qu'elle possédait aux environs de 1890, et qui était formé par les *Ville-d'Alger*, *Ville-de-Tunis*, *Ville-d'Oran*, *Ville-de-Bône*. La Compagnie, par cette politique méditerranéenne, a voulu démontrer qu'elle n'était pas restée indifférente au reproche d'une négligence envers la Méditerranée. Ce reproche est d'ailleurs immérité, car la « Transat », aux prises avec son éternelle bataille de l'Océan, forcée de faire front, là-bas, au Nord, a dû attendre jusqu'en 1935 pour donner aux provinces de l'Afrique du Nord un gage du profond attachement qu'elle leur a toujours porté.

Ville-d'Alger, avec ses 147 mètres, son étrave arrondie et son arrière de croiseur, ses 10.200 tonneaux et ses 20.000 CV., réalise 21 nœuds en service, c'est-à-dire quatre

---

de 1.500 CV. Ils étaient d'ailleurs affrétés depuis un certain temps en Méditerranée.

(21) Construit par les Chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët), *Ville-d'Alger* peut transporter au total 1.014 passagers, répartis de la façon suivante : 140 passagers de 1re, 82 de classe « mixte », 220 de 2e, 172 de 3e, et 400 de 4e.

à cinq heures de moins par traversée que les autres unités de la Méditerranée. Il faut maintenant vingt heures seulement pour aller de Marseille à Alger, et trente heures pour se rendre de Paris dans la capitale de notre grande possession africaine.

Ce paquebot accomplissait son voyage inaugural le 28 septembre 1935. Quelques jours après, très exactement le 6 octobre, son sister-ship, *Ville-d'Oran*, était lancé à La Ciotat. Il a pris son service fin septembre 1936, sur la ligne Marseille-Oran.

La rotation de ces deux paquebots, qui font 4 voyages par semaine, marque un progrès considérable dans les relations maritimes entre la France et l'Algérie. Ce progrès n'a pu être réalisé que grâce à la collaboration de l'Algérie et de la Tunisie. *Ville-d'Oran* a été construit, en effet, au moyen des sommes qui ont été versées en commun par l'Algérie, la Tunisie et l'Etat français, au fonds de renouvellement institué par la loi du 29 juillet 1928.

Des difficultés se sont élevées en 1934 sur cette question. L'Algérie, au moment où on lui demandait sa participation financière, a fait connaître que son versement était subordonné, entre autres conditions, à la reconnaissance, en ce qui la concernait et en ce qui concernait la Tunisie, de la propriété des navires. Satisfaction a été donnée à nos deux possessions.

La commande de *Ville-d'Oran* a été passée au nom du Ministère de la Marine marchande. Le navire est, d'ailleurs, exploité en collaboration par les trois Compagnies de navigation qui, jusqu'ici, étaient concurrentes en Méditerranée. Toutefois, la Transatlantique a la gérance du paquebot.

Aucune commande nouvelle n'a été faite depuis; mais des études se poursuivent actuellement, en vue du remplacement prochain du paquebot *Mexique*. L'unité, dont les plans sont à l'étude, serait de dimensions sensiblement

égales au *Mexique* actuel; elle aurait une vitesse nettement supérieure et comporterait de notables améliorations.

Il se pourrait également qu'une unité nouvelle soit construite pour assurer la liaison Bordeaux-Casablanca. Il faudrait pour cela que M. Tasso, l'actuel sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande, fasse sien le projet de M. William Bertrand.

La Transatlantique a acheté tout dernièrement à une compagnie hollandaise le vapeur à passagers et à fret *Flandria*, qui doit être affecté à la ligne de Saint-Nazaire vers les Antilles et le Mexique, sous le nom de *Bretagne* (22).

La Compagnie possédait, avant l'achat de ce dernier paquebot, une flotte de 62 navires et 7 remorqueurs (23), jaugeant au total 560.604 tonneaux, et d'une puissance totale de 620.475 CV. Sur ces 62 navires, 5 ne lui appartiennent pas en propre : les 4 *Gouverneur* et *Ville-d'Oran*. Mais il faut ajouter non seulement les 13 unités (vapeurs, caboteurs et bananiers) qui naviguent sous le pavillon de la Compagnie Générale d'Armements Maritimes, filiale de la Transatlantique (qui en possède la totalité du capital et qui en a la gérance), mais encore la flotte de la Compagnie Nantaise, dont elle a le contrôle.

La valeur d'usage de la flotte a été considérablement augmentée : ele ne comprend plus que 13 unités lancées avant la guerre (dont 5 ont accompli leur voyage inaugural entre 1913 et 1914, et 4 en 1908 et 1910; seuls, 2 petits

---

(22) *Bretagne* présente les caractéristiques suivantes : jauge brute, 10.171 tonneaux; jauge nette, 5.937 tonneaux; longueur, 137 mètres; largeur, 18 mètres. Construit à Glasgow en 1922, ce navire présentait des aménagements pour le transport de 119 passagers de 1re, 104 de 2e et 877 de 3e classe. Il a subi des transformations depuis son acquisition.

(23) La démolition, qui, avant cette date, s'était emparée des navires *France*, *Macoris*, *Caraïbe*, *Capitaine-Coullon* et *Saint-Raphaël*, a pris livraison depuis des paquebots *Saint-André*, *Kentucky*, *Missouri*, *Guadeloupe*, *Charles-Roux*, *Pellerin-de-Latouche*, et du remorqueur *Athlète*. D'autre part, le cargo *Miranda* a été vendu à une compagnie hollandaise.

cargos sont âgés de 30 ans); d'autre part, tous les paquebots en exploitation (à l'exception de 2 annexes des Antilles) sont pourvus de la chauffe au mazout, ainsi que 20 navires mixtes et cargos.

***

La convention du 23 novembre 1933 a concédé à la Transatlantique l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre :

1° la France et les Etats-Unis d'Amérique;
2° la France, le Mexique, les Antilles et l'Amérique Centrale.

Des dispositions particulières sont venues régler les conditions de ces différents services.

Pour la ligne de New-York, le service à exécuter comprend 52 voyages aller et retour par an, à raison d'un départ par semaine, en principe. (Toutefois, du 1er novembre au 1er mars, il pourra n'être effectué qu'un départ par quinzaine, sous réserve que les 52 voyages obligatoires, avec départ du Havre, soient effectués dans l'année.)

Les navires admis pour l'exécution du service au moment de la mise en vigueur du cahier des charges étaient: *T-6* (*Normandie*, en construction), *Ile-de-France*, *Paris*, *France*. Il était stipulé que, jusqu'à l'entrée du *T-6*, les navires *Champlain* et *Lafayette* pourraient être exceptionnellement affectés au service postal par autorisation spéciale, pour chaque voyage, du ministre de la Marine marchande.

Les navires à construire devront avoir un déplacement minimum à pleine charge de 22.000 tonnes. La Compagnie doit posséder, sur la ligne Le Havre-New-York, au moins 3 paquebots d'une vitesse supérieure à 20 nœuds.

Dans le cas où l'un de ces paquebots serait hors de service, le ministre pourrait exiger que la commande du navire de remplacement soit faite dans un délai de six mois.

La convention a fixé comme suit la vitesse moyenne minimum à réaliser, par chaque navire, pendant l'année :

Normandie, 23 nœuds;
Ile-de-France, 20 nœuds;
Paris, 20 nœuds;
France, 18 nœuds,

et par les navires de remplacement éventuels :

Champlain, 18 nœuds 5;
Lafayette, 17 nœuds.

En ce qui concerne la vitesse des navires à construire, elle sera déterminée selon les nécessités de la concurrence. Cette vitesse minimum est diminuée de 1/10 de nœud par an, à compter du 1er janvier 1933, pour les navires en service à cette date, et à compter du 1er janvier suivant leur mise en service, pour les navires neufs.

Nombreuses, sans doute, sont les personnes qui ignorent que la convention mettait la « Transat » dans l'obligation d'exploiter, sur la ligne Marseille-New-York, un paquebot à classe unique, du type *De-Grasse*. Ce vapeur, armé à Marseille, pourrait, si la Compagnie le désirait, être doublé, du 1er novembre au 1er mars, par un paquebot de la ligne Le Havre-New-York, qui, pendant cette période, n'assurerait pas les départs du Havre, ce dernier paquebot devant d'ailleurs rester armé au Havre.

M. Tasso, en décembre 1934, a protesté à la tribune de la Chambre contre le fait que cette obligation était toujours lettre morte. M. William Bertrand, ministre de l'époque, lui répondit que le moment n'était guère choisi

pour entreprendre l'exploitation d'une nouvelle ligne sur laquelle il fallait lutter avec les navires italiens.

Pour le réseau du Mexique, des Antilles et de l'Amérique centrale, 4 lignes seulement ont été maintenues, au lieu de 6 en 1927. Les services à exécuter ont été fixés de la manière suivante :

— Ligne n° 1 : Un départ tous les quinze jours entre Le Havre, Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Fort-de-France, Barbade, Trinidad, Carapuno, La Guayra, Curaçao, Puerto-Colombia, Cartagena, Port-Limon et retour.

— Ligne n° 2 : Un voyage mensuel avec 2 suppressions annuelles, soit 10 voyages par an, entre Saint-Nazaire, Bordeaux, Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Fort-de-France, les îles Sous-le-Vent anglaises, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Thomas, San-Juan de Puerto-Rico, San-Pedro de Macoris, Saint-Domingue, Jacmel, Les Cayes, Santiago-de-Cuba, Port-au-Prince et retour (avec prolongement facultatif sur Puerto-Barrios).

— Ligne n° 3 : Dans le but de remplacer les 2 voyages supprimés annuellement sur la ligne n° 2, il sera effectué avec le paquebot armé de la ligne n° 4, 2 voyages entre Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Thomas, San-Juan de Puerto-Rico et retour.

— Ligne n° 4 : Un service mensuel entre Fort-de-France, Sainte-Lucie, Barbade, Trinidad, Demerara, Surinam, Saint-Laurent, Cayenne et retour.

Le ministre pourra exiger le rétablissement des services prévus par la convention du 21 avril 1927, lorsque les circonstances économiques le permettront, sans toutefois que le maximum de la subvention pût être dépassé. La tête de ligne sera maintenue à Saint-Nazaire pour la ligne

n° 2 ci-dessus et pour la ligne du Mexique, si celle-ci est rétablie.

Il a été convenu qu'en 1933 4 voyages seraient effectués sur la ligne du Mexique (2 par la Guadeloupe, en avril et en mai; 2 par le Mexique, en octobre et novembre).

La vitesse a été, ici aussi, fixée : la moyenne minimum est de 14 nœuds pour la ligne n° 1, et de 11 nœuds pour les trois autres lignes.

Toutefois, les vitesses suivantes ont été admises pour les navires en service en 1933 :

De-La-Salle, 11 nœuds;
Guadeloupe, 13 nœuds;
Pellerin-de-Latouche, 13 nœuds;
Carimaré, 9 nœuds;
Flandre, 11 nœuds;
Antilles, 10 nœuds;
Saint-Raphaël, 10 nœuds;
Saint-Domingue, 9 nœuds 5;
Macoris, 11 nœuds.

Pour les autres navires, tels que *Colombie*, *Cuba*, *Mexique*, aucune réduction n'est admise.

Une tolérance, de 1/10 de nœud par an a été accordée, à partir du 1er janvier 1933, pour les paquebots en service, et à partir du 1er janvier qui suit leur mise en ligne, pour les navires neufs.

Les services définis par la charte-partie du 1er mars 1928 ont été maintenus pour assurer la liaison entre la côte méditerranéenne de la France et l'Algérie-Tunisie. Toutes les stipulations de cette charte-partie sont encore en vigueur.

En outre, les navires affectés à ces services bénéficieront, en ce qui concerne leur remplacement, du fonctionnement du compte spécial du bilan, visé à l'article 3 de la convention, et de la réserve instaurée à l'article 5.

Le trafic méditerranéen sera l'objet, pour ordre, d'écritures comptables spéciales.

La commission chargée par la charte-partie de 1928 de fixer les tarifs pour fret et passagers voit sa compétence s'étendre à tous les transports effectués pour le compte de la Transatlantique en Méditerranée, tant au moyen de ses navires que de ceux qui lui ont été livrés par l'Etat. Cette commission devra obligatoirement comprendre un représentant de l'Algérie et un de la Tunisie.

***

L'actuel Conseil d'administration a su, dans le réaménagement du réseau, concilier la nécessité de comprimer les dépenses avec celle de sauvegarder les intérêts de la Compagnie sur les grandes lignes maritimes.

Il a été procédé à ce réaménagement par voie d'accords avec d'autres compagnies d'armement, par des modifications apportées aux lignes demeurées en activité, par la création de lignes nouvelles.

Afin de pallier la disparition des services au départ de Dunkerque et Bordeaux, une entente avec la Compagnie Worms a créé une « correspondance côtière » de ramassage et de distribution, dans nos ports du Nord et de l'Ouest, des marchandises allant aux Etats-Unis ou en arrivant par la « French Line ».

Une correspondance, très utilisée à Cuba, avec les courriers d'Amérique, a été également établie, grâce à un accord avec un armement américain.

Un bateau vénézuélien pourvoit actuellement, dans des conditions meilleures, à la desserte de Curaçao à Maracaïbo.

La limitation à Nantes, au lieu de Rouen, de la ligne de vapeurs de charge de nos ports de l'Ouest sur l'Algérie-Tunisie a été accompagnée d'ententes avec d'autres com-

pagnies françaises, notamment la Compagnie Delmas et Vieljeux, grâce auxquelles le commerce n'a pas été privé des commodités antérieures.

Il faut aussi noter les accords : avec la Compagnie Nantaise (dont la « Transat » détient la majorité du capital), pour les services côtiers, les lignes de l'Afrique du Nord et des Antilles; avec la Compagnie de Navigation Mixte, les Transports Maritimes à vapeur et la Société Maritime Nationale, pour les horaires et les tarifs en Méditerranée; avec l'Armement Belge Deppe, pour les vapeurs de charge du Golfe; avec les Services contractuels des Messageries Maritimes, pour les lignes de Colon; et avec les Transports Maritimes, pour celles des Antilles.

Il existe encore une collaboration avec la Compagnie Paquet et la Saga, relative aux services du Maroc. Un accord a été également passé avec la Compagnie Royale Néerlandaise (K. N. S. M.) pour les voyages en Amérique Centrale et aux Antilles.

Enfin, la Transatlantique s'est entendue avec la Cunard White Star, en vue d'organiser des horaires alternés des grands liners *Normandie* et *Queen-Mary*.

Les modifications apportées aux lignes en activité peuvent être classées en deux catégories : assouplissement de l'exploitation; amélioration des horaires.

D'une part, 2 ou 3 départs creux d'hiver sur New-York ont été supprimés, de même que 2 voyages déficitaires sur Colon (remplacés par des départs de « mixtes » jusqu'aux Antilles); la ligne des paquebots du Mexique ne comporte plus de voyages que pendant la période de mouvement intense; à l'époque de moindre trafic, la ligne de cargos du Golfe et celle du Mexique fusionnent; des voyages supplémentaires, dits « de renforcement », sont effectués lorsqu'il y a affluence, sur New-York, le Golfe, le Pacifique, le Maroc et l'Algérie-Tunisie.

D'autre part, dans le but de satisfaire la clientèle au

point de vue des horaires, et de rendre les rotations plus rapides, le Conseil a procédé aux améliorations suivantes : substitution de l'escale de Southampton à celle de Plymouth, dans le sens Havre-New-York et Havre-Colon; concentration sur le paquebot de Saint-Nazaire, Bordeaux, Colon, des correspondances de et vers la Guyane et Haïti, pour dégager le paquebot du Havre et lui donner un caractère plus luxueux; création d'escales à Gijon, Vigo, La Barbade; touchée à l'aller aux Antilles des cargos du Pacifique-Sud; établissement de « trains-paquebots », correspondant à la Joliette avec les bateaux d'Algérie et de Tunisie; correspondances analogues par trains spéciaux à Oran pour Tlemcen, et à Philippeville pour Constantine; correspondance par cars spéciaux à Bizerte pour Tunis.

Des lignes nouvelles ont été inaugurées : ligne spécialisée pour le transport des bananes de la Martinique et la Guadeloupe à Dieppe, à Rouen et au Havre; ligne « primeuriste » de Casablanca à Bordeaux, Nantes et Rouen; service annexe de cargos de Colon à Buenaventura.

L'année dernière, le Conseil a décidé la reprise du trafic sur la ligne de la Baltique. L'horaire a été établi de manière à permettre la correspondance avec les arrivées et les départs de la ligne de New-York.

***

Pendant qu'ils procédaient à ce réaménagement du réseau, les nouveaux administrateurs ont eu à faire face à des difficultés nouvelles qui ont agi défavorablement sur l'exploitation. C'est ainsi que la baisse des devises anglo-saxonnes d'une part, la recrudescence de la crise économique mondiale et du nationalisme maritime d'autre part, ont nui énormément à l'effort de redressement entrepris.

Nous ne citerons qu'un exemple au sujet de l'incidence qu'a pu avoir sur les recettes la baisse de la livre ster-

ling et du dollar : pour la ligne Le Havre-New-York, un passager de 1re classe, sur un navire de luxe, payait en 1928 environ 294 dollars, soit, au cours de 25 fr. 25, environ 7.400 francs; depuis la chute de la monnaie américaine, il ne paye plus qu'environ 233 dollars à 15 fr. 15, soit environ 3.378 francs; il en est de même pour le fret.

On a prétendu que la baisse des devises étrangères avait fait aussi diminuer les dépenses. Sans doute, certaines dépenses ont aussi diminué sous l'influence de ce bouleversement (mazout, achats effectués en Amérique, frais des agences du Nouveau Monde, etc.), mais il n'y a pas eu balance entre les deux réductions, pas plus qu'entre la contraction des recettes dues à la continuation du recul de la livre et les quelques économies procurées par ce recul.

Nous ne reproduirons pas ici les longs calculs faits par M. Théry, dans son ouvrage précité, pour arriver aux résultats qu'aurait obtenus la Compagnie depuis 1933 si la livre et le dollar étaient restés au niveau de 1932. Pour les seules années 1933 et 1934 (24), il résulte de ces calculs que, sans cette baisse des devises, les recettes auraient été améliorées respectivement de 50 et de 60 millions; elles l'auraient été de 65 millions pour 1935.

En outre, la crise économique mondiale a pris une acuité de plus en plus grande jusqu'au milieu de 1935. Cette aggravation de la situation industrielle et commerciale a amené les Gouvernements à prendre des mesures de protection douanières qui, en favorisant les productions nationales, ont diminué encore le volume des échanges. Il s'ensuivit, comme conséquence de cette situation, une protection de la main-d'œuvre nationale, endiguant le flot des émigrants, qui fournissaient avant la guerre des passagers fort appréciables. Le trafic général des passa-

(24) L'année 1934 s'est traduite par une perte sèche de 40 millions pour la ligne de New-York et de 23 millions sur celle du Golfe et du Pacifique-Nord.

gers, sur les seules lignes de l'Amérique du Nord, qui était, en 1913, de 1.779.000, n'était plus, en 1929, que de 1.069.000; en 1930, de 1.002.000 et enfin, en 1933, de 467.000.

A côté de ce nationalisme économique, il y a eu et il y a encore un nationalisme maritime. Sur les grandes routes du Nord et du Centre-Atlantique les rivalités se sont donné libre cours. Le matériel naval de tous les pays a été intensifié sans proportionner les commandes aux besoins. La crise elle-même n'a pas arrêté ces excès parce que, pour des raisons de prestige, les Gouvernements ont accordé aux Compagnies des appuis exceptionnels; en Italie, aux Etats-Unis et en Allemagne d'abord; tous les autres pays, sans excepter l'Angleterre, ont dû suivre le mouvement.

Sur la ligne de New-York, la Transatlantique a maintenu son départ à jour fixe, chaque semaine. Le nombre des départs a été réduit légèrement : de 66 en 1932, il est passé à 58 en 1933 et à 54 en 1934 et en 1935.

Le chiffre total des passagers transportés sur l'Atlantique-Nord s'est abaissé de 525.800 en 1932 à 467.000 en 1933. La « Transat » ne pouvait pas ne pas subir le contrecoup de cette massive diminution; toutefois, elle a été relativement plus favorisée que l'ensemble des entreprises concurrentes. Ses paquebots ont transporté 53.310 passagers en 1932, 42.770 en 1933 et 42.600 en 1934.

L'année 1935 a marqué une reprise très nette du trafic Nord-Atlantique, et la « French Line » a transporté, pour sa part, 54.000 passagers. Cette reprise est confirmée par les chiffres de 1936. Pour ses deux premiers voyages de l'année, *Normandie* a été à peu près complet. Pour les trois premiers trimestres, il y a eu une augmentation de 8.000 passagers.

Malgré les entraves apportées par les contingentements, le trafic-marchandises, qui était passé de 93.500 tonnes

en 1932 à 88.700 tonnes en 1933, s'est relevé à 99.900 tonnes en 1934. Ce tonnage a diminué en 1935 : 93.600 tonnes, mais l'augmentation des prix a compensé la diminution des poids.

La ligne de paquebots sur les Antilles, la Côte Ferme et Cristobal a présenté des résultats en légère amélioration en 1933 et en 1934. La ligne de paquebots des Antilles a été entièrement réorganisée en 1935. La ligne directe sur Haïti, assurée auparavant par *De-La-Salle* et *Macoris*, a été supprimée. Les Antilles, la Côte Ferme et le canal de Panama sont actuellement desservis, 2 fois par mois, par deux lignes distinctes : l'une, rapide, partant du Havre (via Southampton), est assurée par *Colombie* et *Cuba;* l'autre, partant de Saint-Nazaire et Bordeaux, permet, avec *Flandre* et *De-La-Salle*, le transbordement à Pointe-à-Pitre, sur *Saint-Domingue*, des passagers et des marchandises à destination d'Haïti et le transbordement à Fort-de-France, sur *Antilles*, des passagers et des marchandises à destination de la Guyane. 11 voyages au départ de France ont pu ainsi être supprimés, d'où une économie de 10 millions.

La ligne de charge des Antilles a eu une activité exceptionnelle : 24 voyages en 1933 et en 1934, contre 18 en 1932. Les cargos réguliers n'ont pas été suffisants pour assurer le transport de toutes les marchandises offertes, et une partie a dû être reportée sur les vapeurs de la ligne du Sud-Pacifique, qui ont escalé dans nos colonies. Si une réduction a été constatée en 1935 — 139.000 tonnes, au lieu de 150.000 l'année précédente — la ligne de charge des Antilles et de la Guyane n'en reste pas moins l'une des plus prospères de la Compagnie.

La ligne bananière, qui en était à ses débuts en 1933, s'est considérablement développée pour faire face à l'accroissement de la production des bananes aux Antilles françaises. La flotte de vapeurs à ventilation réfrigérée a

effectué 97 voyages en 1935, contre 61 en 1934 et 29 en 1933 (25).

L'instabilité politique qui a régné à Cuba en 1933, la crise particulièrement sévère subie par le Mexique, ont paralysé les échanges commerciaux et rendu peu important le trafic sur la ligne Saint-Nazaire, Cuba, Mexique. Cependant, une liaison avec ces pays a été maintenue, dans le but de sauvegarder la situation prépondérante que la Transatlantique y possède depuis longtemps. En conséquence, le paquebot *Mexique* a accompli 3 voyages en 1933, et 5 en 1934 et en 1935. Pendant ce dernier exercice, ce paquebot — qui est le plus rapide sur ce réseau depuis la substitution de la chauffe au mazout à la chauffe au charbon — a transporté 2.900 passagers, contre 2.300 l'année précédente.

La ligne du golfe du Mexique, affectée par la baisse du dollar, a bénéficié en 1935 d'importants transports de cotons, déterminés par la baisse des prix de vente américains et par l'épuisement des stocks des filateurs français.

Le manque à gagner résultant de la baisse du dollar a été largement compensé par une augmentation du fret et des passagers sur la ligne du Pacifique-Nord. Il faut noter toutefois la gêne apportée à l'exploitation par les troubles sociaux qui se sont succédé sans interruption dans les ports de cette côte en 1934.

Les mesures prises pour restreindre l'importation des nitrates du Chili avaient mis la Compagnie dans une position précaire sur le réseau du Pacifique-Sud. Mais l'autorisation d'importer des nitrates, par le jeu des licences, a permis de rétablir un service mensuel à partir de septembre 1933. Depuis cette date, le tonnage n'a cessé de s'accroître : 70.000 tonnes en 1933, 124.000 tonnes en 1934, 151.000 tonnes en 1935.

---

(25) Les recettes ont dépassé 30 millions en 1935, contre 19 en 1934 et 4 en 1933, malgré une concurrence de plus en plus active.

Le réseau d'Algérie-Tunisie a marqué une régression due, d'une part à la crise générale, d'autre part à la disparition presque complète du recrutement de la main-d'œuvre kabyle en France. Les passagers sont passés de 233.600 en 1933 à 215.300 en 1934. Cette régression ne saurait durer, à la suite de l'entrée en service des paquebots neufs *Ville-d'Alger* et *Ville-d'Oran*.

Le Maroc a bénéficié en 1934 d'une situation économique relativement moins éprouvée : 23.700 passagers, au lieu de 20.000 en 1933. Cette augmentation n'a pas continué, et il n'y a eu que 20.000 passagers en 1935, par suite de l'arrêt des mouvements de troupes. Par contre, le tonnage marchandises a atteint 38.800 tonnes, au lieu de 35.000 l'année précédente.

***

La question des résultats financiers est celle qui s'est posée avec le plus d'acuité au cours de ces dernières années.

La Transatlantique s'est allégée de toutes les filiales qui ne faisaient qu'apporter des charges supplémentaires. Elle a vendu la Société Maritime du Charbonnage, qui opérait pour son compte des manutentions dans plusieurs ports. Ces manutentions sont maintenant exécutées à moindres frais par marchés passés après appel à la concurrence.

La Financière Transatlantique, dont les services n'étaient plus d'aucune utilité depuis la réorganisation de notre grande Compagnie d'armement, a été dissoute en décembre 1933.

La Société Française d'Armement a été mise en liquidation et ses bateaux ont été transférés à une autre filiale, la Compagnie Générale d'Armements Maritimes, dans un but de concentration.

Enfin, la Société des Voyages et Hôtels Nord-Africains a été vendue à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc (26).

Par ailleurs, tous les éléments du portefeuille ne correspondant plus à l'activité nouvelle ont été réalisés au mieux. C'est le cas, notamment, des intérêts dans la Compagnie Fraissinet et dans la Compagnie de Navigation Mixte, bien que les accords commerciaux avec ces deux Compagnies aient été maintenus et même étendus.

Mais la « Transat » a conservé toutes les filiales susceptibles de lui faciliter l'exploitation.

C'est ainsi que les filiales groupant en sociétés autonomes les agences d'Angleterre et celles de Belgique ont été gardées parce que leurs formes cadraient mieux avec les législations des pays où elles se trouvent. Il en a été de même de l'Imprimerie de l'Atlantique qui évite à la Compagnie de recourir à des tiers pour des fournitures qui seraient plus coûteuses. De plus, le contrôle de la Compagnie Nantaise et de la Compagnie Générale d'Armements Maritimes n'a pas été abandonné parce que leur structure répond mieux que celle de la maison mère aux services qui leur incombent (27).

Quant aux résultats financiers proprement dits, les comptes d'exploitation font ressortir pour 1933 un total de recettes de 410 millions (contre 480 en 1932), de 434 millions pour 1934 et de 470 millions pour 1935.

Le chiffre des dépenses en 1933 était inférieur de 83 millions à celui de l'exercice précédent (28). Néanmoins, il y

---

(26) Il existe une collaboration entre la Transatlantique et la Compagnie des Chemins de fer du Maroc pour l'organisation des voyages touristiques en Afrique du Nord.

(27) La Compagnie Générale d'Armements Maritimes a, par exemple, permis de financer, par le canal du « Crédit Maritime », la construction des vapeurs *Allier* et *Ardèche*, et contribué à la constitution de la flotte bananière au moyen de locations-ventes.

(28) Une partie de cette réduction porte sur les charges financières, que l'assainissement réalisé en vertu de la loi du 20 juillet 1933 a permis de

avait un excédent de dépenses de 195 millions. Conformément aux dispositions de la convention, la subvention fut fixée à son chiffre maximum de 150 millions. Le solde débiteur du compte « Profits et Pertes » était donc de 45 millions; il fut reporté à l'exercice suivant pour être inscrit en dépense au compte d'exploitation du dit exercice (art. 3 convention 23 nov. 1933).

Le solde débiteur de 1934 n'était que de 15 millions. Mais il fallait y ajouter celui de l'exercice précédent. Il y avait donc à reporter en 1935 un solde débiteur total de 60 millions.

Après avoir, pendant quatre années successives, gravi lentement « une pente abrupte hérissée d'obstacles », le Conseil d'administration s'est trouvé, à la fin de l'exercice 1935, sur un palier. En effet, les recettes ont laissé un excédent de 574.000 francs sur les dépenses. Sans doute, le chiffre est faible, mais l'événement a son importance, d'autant plus que les décrets-lois de juillet 1935 ont amputé la subvention de 10 % [29].

Bien que les comptes de 1936 n'aient pas encore paru, les résultats comptables approximatifs, arrêtés au 1er octobre, font connaître une augmentation de recettes de 41 millions. Certes, les dépenses, qui s'élevaient à 600 millions en 1934 et à 612 millions en 1935, ont subi, elles aussi, une augmentation. Mais le produit brut des trois premiers trimestres fait ressortir une avance de 16 millions sur celui de l'année précédente.

La Compagnie Générale Transatlantique va donc pouvoir, dès à présent, entreprendre la deuxième étape de son redressement : la résorption des pertes antérieures qui figurent au compte de « Profits et Pertes ».

---

ramener de 95 millions à 63 millions. Pour le surplus, il y a eu compression des frais généraux et des dépenses diverses (en régression de plus de 21 % sur le chiffre de 1932, et 33 % sur celui de 1931).

(29) En conséquence, la subvention n'a été que de 142.500.000 francs pour 1935, et 135 millions pour 1936.

SECTION III

Normandie (30).

Les raisons de sa construction. — Ses caractéristiques. — Le coût de construction. — L'assurance. — Normandie *et* Queen-Mary.

Le paquebot *Normandie* — dont on a pu dire qu' « il devait être avant tout considéré comme un magnifique hommage de la France à l'Amérique » — a été conçu pour satisfaire, dans des conditions aussi économiques que possible, à l'exploitation de la ligne de New-York, ligne unique au monde par la densité de son trafic, les exigences de sa clientèle et l'âpreté de la concurrence.

Depuis quelques années, la Transatlantique s'était appliquée à mettre en ligne des paquebots à classe unique, qui, après le *Chicago*, le *Rochambeau*, le *De-Grasse*, le *Lafayette*, venaient de trouver leur dernière expression avec le *Champlain*. Mais ces navires à classe unique ont le défaut de ne point réaliser une vitesse suffisante pour lutter à armes égales avec les grandes lignes qui se disputent la riche clientèle des Etats-Unis. (Le *Champlain* n'atteint que 19 nœuds, alors que le *Bremen* et l'*Europa* avaient une vitesse respective de 26 nœuds 1/2 et 25 nœuds 70.)

La « Transat » était d'autant plus tenue de mettre en chantier un grand navire rapide, que *France* devait être retiré de la ligne de New-York, et que *Paris*, terminé en 1921, commence à dater. Il ne lui restait donc qu'une seule unité moderne, l'*Ile-de-France* (de 23 nœuds 30), pour rivaliser avec les navires, qui venaient d'entrer en service, non seulement le *Bremen* et l'*Europa*, mais l'*Empress-of-*

(30) Le choix de ce nom a donné lieu à un certain nombre de critiques. Des esprits éminents ont fait remarquer que *France* était l'appellation tout indiquée de ce paquebot.

Britain (de 42.000 tonnes et 24 nœuds), le *Rex*, le *Conte-di-Savoia* (de 50.000 tonnes et 26 nœuds).

Il n'est donc pas possible de contester que, sous peine de perdre irrémédiablement sa riche clientèle américaine, la « French Line » ne fut dans la nécessité de lancer, en 1933, un paquebot d'un tonnage supérieur à 50.000 tonnes et d'une vitesse dépassant 26 nœuds.

D'autre part, elle était liée par les termes mêmes de son contrat avec l'Etat. En effet, la convention du 20 novembre 1912 et l'avenant du 23 juin 1923 prévoyaient :

— L'obligation pour la Compagnie de mettre en service un grand navire (remplaçant la *Savoie*), au plus tard pendant l'été 1932;

— La nécessité de tenir compte, dans les caractéristiques de ce navire, des conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence et des progrès dont la mise à profit paraît nécessaire;

— La possibilité, en tenant compte de la mise en service de ce paquebot et suivant les circonstances économiques, d'apporter des modifications au contrat en ce qui concerne l'époque de la mise en service du navire et le chiffre de la subvention.

Ces textes obligeaient donc la Compagnie non seulement à se préoccuper de la mise en chantier du navire trois ans environ avant la date obligatoire de son entrée en ligne (c'est-à-dire en 1929, époque à laquelle le trafic des passagers sur l'Atlantique était en constante augmentation), mais encore à tenir compte, pour les caractéristiques du navire, de l'état de la concurrence et du progrès de la technique navale (c'est-à-dire, entre autres, de la construction des paquebots *Bremen* et *Europa*, et du projet du nouveau *Cunarder*, dénommé depuis lors *Queen-Mary*).

Cette question donna lieu, en 1929, à un important échange de correspondance entre la Transat et le Ministère de la Marine marchande. Il résulte de cette correspon-

dance qu'au moment de commander une unité nouvelle, la Compagnie, soucieuse des charges ultérieures résultant de son exploitation, demanda, — en s'appuyant sur les termes mêmes de l'article 7 de la convention du 20 novembre 1912 — qu'un délai de deux ans lui fût accordé pour la mise en service du navire et que le régime de la subvention fût modifié. Le ministre consentit à la signature d'un avenant à la convention prévoyant notamment une augmentation de la subvention, mais il refusa formellement la subordination de la mise en chantier du navire à la ratification de cet avenant par le Parlement.

Ainsi contrainte d'exécuter les dispositions de la convention, la Compagnie entreprit l'étude de la nouvelle unité.

*
* *

Les considérations qui ont amené la Transatlantique, comme la Cunard, d'ailleurs, à choisir un tonnage et une vitesse inconnus jusqu'alors, sont totalement différentes de celles qui ont inspiré les armements allemand et italien. Pour ceux-ci, les considérations de prestige ont été dominantes. Pour la « Transat » et la Cunard, si ces considérations n'ont pas été négligées, elles ont cédé le pas à des considérations commerciales; c'est en fonction de celles-ci que les caractéristiques ont été arrêtées.

Avec *Normandie* et *Queen-Mary*, apparaît une nouvelle formule d'exploitation des lignes transatlantiques. Jusqu'ici, l'exploitation d'un service hebdomadaire entre l'Europe et le Nouveau Monde exigeait trois paquebots. Il s'agissait de porter la vitesse à un point tel que deux paquebots pussent assurer ce service; de plus, il fallait leur donner des dimensions suffisantes pour qu'ils l'assurassent économiquement (31).

---

(31) La Compagnie Cunard vient de commander un deuxième paquebot, identique au *Queen-Mary*.

Il est d'ailleurs curieux de constater que *Queen-Mary*, mis en chantier avant *Normandie*, a des dimensions très voisines de celles adoptées pour cette dernière unité, bien qu'aucun contact n'ait été établi entre les ingénieurs français et anglais.

Pour assurer un voyage par semaine, le navire doit pouvoir effectuer la traversée en un peu plus de quatre jours. L'*Ile-de-France*, dont la vitesse est de 23 nœuds, arrive à destination le sixième jour après son départ. Pour marquer un réel progrès sur son horaire, on ne pouvait se contenter d'une légère amélioration de vitesse. Il fallait atteindre 28 nœuds environ, de manière à gagner une vingtaine d'heures sur la traversée (32).

C'est la nécessité d'atteindre une telle vitesse qui a conduit la Transatlantique à adopter les dimensions de *Normandie*. On pouvait, en effet, envisager un navire du type *Ile-de-France* agrandi. Cette solution a été écartée pour plusieurs raisons. D'abord, elle n'aurait pas permis d'obtenir une réserve de vitesse suffisante pour assurer l'exploitation dans des conditions de sécurité absolue. Ensuite, une coque relativement petite, mais assez résistante et légère pour que les appareils puissent y être logés, aurait conduit à recourir à des matériaux extrêmement coûteux. Enfin, un navire de 28 nœuds, type *Ile-de-France* agrandi, aurait présenté une capacité en passagers insuffisante pour les époques de pointe où les paquebots de l'Atlantique-Nord sont pleins; de plus, il n'aurait sans doute pas pu soutenir régulièrement pendant toute l'année, quel que soit l'état de la mer, la cadence d'une traversée par semaine.

---

(32) A 30 nœuds (55 km.) les 5.500 kilomètres qui séparent l'Europe du Nouveau Monde sont franchis en cent heures, soit quatre jours et quatre heures. Lors de son voyage inaugural, *Normandie* a accompli la traversée à une vitesse moyenne de 29 nœuds 98 (30 mai-3 juin 1935). Ce record fut battu au retour avec la vitesse moyenne de 30 nœuds 31. Tout dernièrement, *Normandie* a encore amélioré ce record.

Commencé le 26 janvier 1931 aux Chantiers de Penhoët, *Normandie* fut lancé le 29 octobre 1932. Ses caractéristiques sont les suivantes :

Longueur hors tout, 313 m. 75;
Largeur, 35 mètres;
Creux sur quille (au livet du pont promenade), 28 mètres;
Hauteur (du-dessus de la quille au plafond de la timonerie), 39 mètres;
Tirant d'eau moyen en charge, 11 m. 16;
Jauge brute approximative, 79.000 tonneaux;
Déplacement, 70.000 tonnes;
Capacité : 3.500 personnes; membres d'équipage, 1.320; passagers, 2.270 (1re classe, 930; classe touriste, 680; 3e classe, 560).

La carène a une forme entièrement nouvelle. Due à l'ingénieur Yourkevitch, elle constitue la première solution rationnelle déterminant la forme de la coque en fonction de la vitesse qu'elle doit réaliser.

Grâce à cette forme nouvelle à « flottaison creuse », dotée à l'avant du bulbe consacré par l'expérience des *Bremen*, *Europa*, *Rex*, *Conte-di-Savoia*, il a été possible de réaliser pour une vitesse de 30 nœuds un gain de 15,5 p. 100 ou 1 nœud 1/2 sur la vitesse par rapport aux formes jusqu'alors en usage.

Le même souci de réduire la résistance à la marche se retrouve dans l'aménagement et la forme des superstructures : cheminées, roofs, etc.

Il restait, enfin, à déterminer l'appareil moteur. C'est ici que, selon l'expression de M. Marie, les ingénieurs ont déployé « les plus belles qualités de sûreté technique et de hardiesse réfléchie ».

Pour un navire de cette importance, il ne pouvait être question de moteurs Diesel, trop lourds et trop encom-

brants pour la puissance en jeu et risquant par surcroît de donner des trépidations importantes.

Les appareils moteurs devaient donc être à turbines. On délaissa la turbine à vapeur, et l'on choisit la propulsion électrique.

L'appareil moteur de *Normandie* se compose de 4 moteurs développant chacun une puissance de 40.000 CV.

*
* *

L'article 7 (al. 2) de la convention du 23 novembre 1933 prévoyait que, pour l'achèvement du paquebot, la Compagnie Générale Transatlantique pourrait contracter des emprunts garantis par l'Etat avec approbation du ministre de la Marine marchande et autorisation du ministre des Finances.

Jusqu'alors, les sommes nécessaires avaient été empruntées à la Caisse des Dépôts et Consignations, en application des avenants du 8 juillet et du 27 septembre 1930, le remboursement devant se faire en 20 versements annuels.

Lors du vote de la loi approuvant cette convention entre l'Etat et la Transatlantique, il avait été indiqué qu'au moment de l'entrée en service du paquebot *Normandie*, des mesures spéciales seraient prises.

Un avenant du 7 mars 1935 à la convention ci-dessus est venu régler la question.

Dans son rapport à la commission de la marine marchande de la Chambre sur le projet de loi relatif à l'avenant, M. Maurice Vincent estimait à 820 millions le coût de construction de *Normandie*, déduction non faite des reversements pouvant être effectués à la Compagnie par les Chantiers de Penhoët (15 millions).

La seule assistance que l'Etat accordait à la Transatlantique était, comme nous l'avons noté plus haut, sa garan-

tie pour les emprunts contractés en vue de la construction. Mais, de l'avis général, cette aide était insuffisante, la Compagnie ne pouvant supporter seule de telles charges. M. Vincent cita, à ce propos, les opinions concordantes des ministres des Finances et de la Marine marchande, des rapporteurs des commissions intéressées au Sénat et à la Chambre, qui avaient eu, depuis trois ans, à s'occuper de la question. Il en est d'ailleurs exactement de même à l'étranger : en Italie, comme en Angleterre, l'Etat a dû prendre des dispositions générales pour assurer le financement des grands transatlantiques : *Rex*, *Conte-di-Savoia* et *Queen-Mary*.

Un fait est là : aucune compagnie transatlantique n'est à même de subvenir seule aux charges de ces grands paquebots et, dès lors que l'Etat les juge nécessaires pour la sauvegarde du prestige national, il faut bien qu'il accorde, sous une forme ou sous une autre, une aide spéciale à l'exploitant.

A cet effet, l'article 1er de l'avenant dispose qu' « à partir de la prise en charge du paquebot *Normandie* par la « Transat », il sera établi un compte des charges financières (amortissement, intérêts et impôts) des emprunts contractés par la Compagnie, avec la garantie de l'Etat, pour la construction du dit paquebot (33). Ces charges ne seront pas portées au compte d'exploitation; elles n'entreront pas en compte pour le calcul de la subvention; le paiement en sera effectué par l'Etat, en dehors de la subvention, aux dates d'échéances des emprunts.

M. Vincent estimait que les charges financières afférentes aux emprunts contractés pour la construction de *Nor-*

---

(33) Trois emprunts ont été émis pour la couverture des dépenses de construction de *Normandie*. Ils ont été ainsi répartis : le premier, de 45 millions, en obligations 6 %, en mai 1934; un autre de 120.500.000 fr., en bons 5 1/2 %, en septembre 1934; un troisième, enfin, de 261.200.000 fr., en bons 5 %, en mai 1935.

mandie s'établiraient aux environs de 88 à 90 millions, impôts compris, pour une année entière, cette somme étant appelée à diminuer d'environ 3 millions chaque année, pour devenir nulle la vingtième année.

*
* *

De même qu'aucune compagnie de navigation n'est à même de supporter seule les charges de construction de pareilles unités, de même aucune compagnie d'assurance ne peut, même par le jeu des réassurances, assurer un bâtiment du type *Rex*, *Conte-di-Savoia*, *Normandie* ou *Queen-Mary* pour la totalité de sa valeur.

C'est ainsi qu'en Italie, la Société de Navigation Italia ayant rencontré des difficultés pour assurer complètement les risques de ses deux transatlantiques *Rex* et *Conte-di-Savoia*, l'Institut National Italien d'Assurances s'est chargé de l'opération à laquelle l'Etat a donné sa garantie.

En France, l'assurance de *Normandie* a également exigé l'intervention de l'Etat.

D'après l'article 7 de la convention du 23 novembre 1933, l'assurance du paquebot *Normandie* devait être faite dans les conditions fixées par l'annexe I à la convention.

Cette annexe prévoyait à ce sujet un quadruple dispositif. Le paquebot était assuré pendant la construction et dès la mise en service par :

1° Les tiers assureurs, pour tout le maximum possible (environ les 2/5), l'assurance étant faite au profit de l'Etat.

2° Le fonds d'assurance de la Compagnie Générale Transatlantique, pour une partie de la valeur d'assurance, fixée par accord avec le ministre de la Marine marchande.

3° Un fonds spécial d'assurance-crédit pour le surplus à assurer, constitué par la Caisse des Dépôts et Consignations, et visant uniquement le cas de perte totale et de délaissement. Ce fonds spécial était alimenté par des ver-

sements de la Compagnie, calculés au taux des assurances par tiers et bonifiés par la Caisse des Dépôts.

4° L'Etat, qui devait, en cas d'insuffisance de l'assurance-crédit, en prendre les lieu et place, et assumer les mêmes obligations. L'Etat était donc susceptible d'être obligé d'assurer une partie importante du risque, dans le cas où les autres moyens seraient insuffisants; mais son intervention, comme celle du fonds spécial, ne se produirait qu'en cas de perte totale ou de délaissement.

Sur ces bases, on pouvait estimer que le risque couvert par les tiers assureurs et par le fonds d'assurance de la Compagnie ne dépasserait pas un montant de 150 millions, soit une charge annuelle de 3.600.000 francs pour la Compagnie.

Le surplus, soit 650 millions, devait être assuré par le fonds d'assurance-crédit, d'où une charge annuelle de 4.375.000 francs.

Des modifications ont été apportées depuis à ce régime par l'avenant du 7 mars 1935 :

D'après l'article 3 de cet avenant, l'Etat se substitue au fonds d'assurance-crédit. Cette mesure est, en quelque sorte, le corollaire des dispositions prises pour la couverture des charges financières de *Normandie*. Elle permettra d'épargner à la Compagnie le versement d'une somme relativement importante pour elle — dépassant 4 millions — sans que l'Etat y trouve un sérieux désavantage, étant donnée la lenteur avec laquelle le fonds d'assurance-crédit aurait pu se constituer.

L'Etat assurera donc les risques de délaissement et de perte totale, tandis que le fonds d'assurance de la Compagnie et les tiers assureurs feront face à tous les risques d'avarie.

Ainsi, l'Etat prend en charge l'assurance du paquebot pour toute la partie non couverte par le fonds d'assurance

de la Compagnie et par les tiers assureurs, soit pour 650 millions sur un total de 800 millions.

*
* *

On a pu dire avec une très grande justesse : « Le *Queen-Mary* est un paquebot spécifiquement anglais, le *Normandie* est un paquebot spécifiquement français. »

Ce mot a amené M. Moreux a écrire : « Aucune commune mesure, en effet, entre les deux bateaux, sauf en ce qui concerne leurs données mathématiques. On ne peut même pas imaginer à quel point deux équipes de techniciens, ayant à résoudre un problème identique, ont pu arriver à des solutions si différentes.

» Le *Queen-Mary*, c'est la tradition, le passé britannique dans ce qu'il a de plus beau. Le *Normandie*, c'est l'effort vers l'avenir, une anticipation continue.

» Le *Queen-Mary*, c'est le grand hôtel d'Ecosse, austère et confortable. Le *Normandie*, c'est un palace de la Riviera, regorgeant d'œuvres d'art.

» Le *Queen-Mary* a des formes de coque connues et une machinerie que cautionnent de longues années d'expérience. Le *Normandie* est un yacht géant, aux lignes neuves et à propulsion turbo-électrique.

» Sur l'un, on se sent en Angleterre; sur l'autre, on se sent en France. Les deux paquebots sont, chacun dans sa formule, une réussite. Mais il est aussi inutile de les comparer que de tenter un parallèle entre Boileau et Paul Valéry. »

L'entrée en service du *Queen-Mary* et son exploitation conjuguée avec celle de *Normandie* conduit à se poser la question : les deux paquebots géants vont-ils bouleverser l'exploitation de la ligne maritime de l'Atlantique-Nord ?

Ce n'est pas probable, car, par un hasard heureux, la mise en ligne de *Queen-Mary* coïncide avec une nette re-

prise du trafic des passagers nord-atlantiques. Le renfort des deux géants semble être, au contraire, très opportun.

Une autre question est maintenant sur toutes les lèvres : *Normandie* conservera-t-il pendant longtemps le « Ruban Bleu » qu'il vient de reconquérir sur *Queen-Mary*, qui s'en était emparé l'année dernière ? Les améliorations apportées au paquebot français permettront-elles de contrebalancer les 40.000 CV. supplémentaires du champion anglais ?

SECTION IV

L'avenant du 7 mars 1935 (34).

Nous avons vu dans la précédente section que l'article 1 de cet avenant s'occupait des charges financières de *Normandie*, tandis que son article 3 était relatif au délicat problème de l'assurance de ce paquebot. Il nous reste seulement à examiner l'article 2.

Cet article a cherché à remédier au déficit d'exploitation de 1933 et 1934. Nous savons que ce déficit était d'environ 60 millions (voir ci-dessus, p. 164).

Les prévisions établies lors du vote de la convention avaient été déjouées par la chute du dollar. Il fallait pourvoir à la liquidation du déficit des deux derniers exercices. Dans sa rédaction primitive, l'article 2 disposait à ce sujet que l'Etat donnerait sa garantie d'intérêts à des emprunts que la Compagnie Générale Transatlantique aurait la faculté d'émettre dans la limite des déficits d'exploitation de 1933 et 1934; ces déficits seraient reportés en dépense au compte d'exploitation de l'exercice suivant; les emprunts correspondants seraient remboursés par la Compagnie lorsque celle-ci se trouverait elle-même remboursée, par le jeu de la subvention, des déficits reportés en compte.

---

(34) Cet avenant a été approuvé par la loi du 27 décembre 1935.

Cette disposition a été écartée à la demande de M. Guy La Chambre, qui estimait que c'était « un précédent redoutable que de décider qu'une compagnie placée sous le régime de la subvention variable, mais comportant un maximum, pourrait, lorsque ce maximum se révélerait insuffisant pour couvrir le déficit, demander à l'Etat d'accorder sa garantie à des emprunts destinés à combler le solde du déficit ».

En conséquence, M. La Chambre a proposé de donner une rédaction nouvelle à l'article 2. Cette proposition a été adoptée, et l'article 2 de l'avenant est ainsi conçu :

« Le ministre des Finances est autorisé à accorder, dans le cadre de la convention, la garantie de l'Etat à des opérations de crédit que pourra effectuer la Compagnie Générale Transatlantique, dans le but de créer un fonds de roulement pour les besoins de l'exploitation, dans la limite d'un crédit maximum de 60 millions. »

Le chiffre de 60 millions correspondait aux déficits des deux derniers exercices. Les emprunts prévus devaient donc permettre à la Compagnie de régulariser ces déficits et de se procurer les fonds de roulement nécessaires à son exploitation.

CONCLUSION

Les grands événements qui ont illustré la vie de la Compagnie Générale Transatlantique depuis la guerre ayant été rappelés dans les pages précédentes, le moment est venu de jeter un regard vers l'avenir.

Sans vouloir jouer le rôle hasardeux de prophète, il semble cependant possible de déterminer — d'une façon au moins approximative — les perspectives économiques de la Compagnie, en tablant sur un certain nombre de données précises.

Tout d'abord, l'année 1935 a été marquée par une sorte de stabilisation économique annonciatrice de reprise.

Pour la « French Line », cette stabilisation économique s'est traduite, nous le savons, par l'équilibre du compte d'exploitation de l'exercice, chose qui ne s'était pas produite depuis la réorganisation.

Les résultats officieux de 1936 permettent d'affirmer que cette amélioration n'a cessé de s'accentuer. Il y a eu non seulement augmentation du trafic, mais encore plus-value des recettes par suite de la hausse du dollar et de la livre sur le marché des changes.

Sans doute, il est difficile de dire si nous sommes à la fin de la crise. Mais de nombreux indices semblent le prouver, plus particulièrement aux Etats-Unis, où l'on constate une recrudescence très nette de l'activité économique.

Il faut donc compter sur un renouveau du mouvement des échanges. Les matières premières ne sauraient tarder à venir là où elles devront être ouvrées; les stocks qui

sont épuisés se reconstitueront et les produits manufacturés seront à nouveau transportés.

Quand le chômage s'atténuera, le besoin de main-d'œuvre se fera sentir dans les pays où convergent en temps normal les courants d'émigration avec toutes les heureuses répercussions qui en découlent sur le rendement des navires à passagers.

En ce qui concerne la Transatlantique, plusieurs faits permettent d'envisager l'avenir avec confiance :

En premier lieu, il faut noter l'accroissement continu de la part de la « French Line » dans le trafic nord-américain. En 1929, la Compagnie a transporté 7,80 % des passagers nord-atlantiques. Ce pourcentage est passé à 9,14 % en 1933 et à 10,85 % en 1935.

En second lieu, la mise en service de *Normandie* a été un facteur de force, non de faiblesse pour la maison de la rue Auber. Contrairement à ce que pensait M. René Moreux, *Normandie*, loin de faire le vide sur les autres bâtiments de la Compagnie, a été un élément décisif d'attraction vers notre flotte.

Enfin, une reprise très nette du trafic méditerranéen est en train de se produire. Les recettes, qui étaient de 66 millions pour les trois premiers trimestres de 1935, se sont élevées à 73 millions pour la période correspondante de 1936. Le tonnage des marchandises s'est accru de 100.000 tonnes. Cette amélioration est due, en partie, à l'entrée en ligne de *Ville-d'Alger*. Mais les accords conclus avec la Compagnie de Navigation Mixte et les Transports Maritimes ont eu aussi une grande influence. La « Transat » est entrée dans la bonne voie avec cette politique des accords.

Certes, des ententes internationales seraient nécessaires. M. Germain-Martin l'a proclamé à la tribune de la Chambre. On a parlé depuis d'organiser un *Washington* des flottes de commerce. Mais il est facile de faire des

vœux, plus difficile de les réaliser. Devant les grosses difficultés pratiques auxquelles on se heurte sur le plan international, il est naturel de chercher un remède sur le plan national et de commencer par faire disparaître les concurrences qui existent entre nos diverses compagnies de navigation avant de vouloir supprimer les luttes internationales. En dehors de cette solution, il n'est point de planche de salut, ni pour la Transatlantique en particulier, ni pour la marine marchande française en général.

D'ailleurs, n'a-t-on pas reproché bien des fois à notre marine marchande l'absence de concentration, le trop grand nombre de petites sociétés. On a cité en exemple l'entente réalisée, il y a quelques années, entre les deux grandes Compagnies allemandes : la Hamburg America Linie et le Nord-Deutscher Lloyd. N'avons-nous pas vu également en France une tentative d'accord entre la Compagnie Générale Transatlantique et les Chargeurs Réunis ? N'y a-t-il pas actuellement des ententes entre notre plus grande Société de navigation et d'autres Compagnies moins importantes : la Compagnie Nantaise, la Compagnie de Navigation Mixte, les Transports Maritimes, la Compagnie Worms, la Compagnie Delmas et Vieljeux, etc. ?

Il ne faut pas oublier également que le Sénat a réclamé, lors de la discussion sur « l'affaire de la Transatlantique », l'élaboration d'un statut général de la Marine marchande. Ce désir n'a pas reçu satisfaction. Mais la question se posera nécessairement encore. On peut se demander si, à ce moment-là, le statut actuel de la Compagnie Transatlantique ne servira pas de modèle à celui des autres compagnies de navigation.

Nous irons même plus loin dans notre pensée. L'Etat est sans cesse amené à accorder des subventions de plus en plus fortes aux compagnies. Il en profite pour se faire conférer un droit de gestion qui s'étend toujours davantage.

N'arrivera-t-il pas un jour où nous aurons, à l'exemple de ce qui s'est passé pour l'aéronautique, où toutes les sociétés ont été fusionnées en une seule : l'Air-France, une unique Compagnie de navigation, qui pourrait recevoir le nom de Marine-France ?

Quoi qu'il en soit, il n'est pas douteux qu'une ère nouvelle s'est ouverte pour la Compagnie Générale Transatlantique avec sa réorganisation. Les faits donnent aujourd'hui raison à ceux qui, ayant eu conscience de son efficacité dans la vie de la nation, n'ont pas voulu la laisser sombrer. Les pilotes qui sont à sa barre sont des plus expérimentés. On peut avoir confiance en eux.

Le pavillon blanc au disque rouge soutiendra pendant longtemps encore, sur les principales routes maritimes du Monde, le prestige de notre pays.

Vu : *Le Doyen,*

A. FERRADOU.

Vu, bon a imprimer :
Le Président,

André MOUNIER.

Vu et permis d'imprimer :
Bordeaux, le 18 mai 1937.
Le Recteur de l'Académie.
Pour le Recteur :
Le Vice-Président du Conseil de l'Université,

J. CHAINE.

Les visas exigés par les règlements ne sont donnés qu'au point de vue de l'ordre public et des bonnes mœurs. (Délibération de la Faculté du 12 avril 1879.)

BIBLIOGRAPHIE

1° Ouvrages généraux.

Bonnard (Roger). — Précis de droit administratif. Paris, Sirey, 1935.

Colson. — Cours d'économie politique, t. VI : Travaux publics et transports. Paris, Alcan, 1929.

Moch (Jules). — Capitalisme et transports. 1932.

2° Ouvrages spéciaux.

Bouisson (Fernand). — La marine marchande. Marseille, Imprimerie Nouvelle, 1914.

Boyer (Léon). — Des conventions conclues entre l'Etat et les Compagnies françaises de navigation pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général. Thèse Paris, 1918.

Candace. — La marine marchande française et son importance dans la vie nationale. 1930, Paris, Payot.

Charliat (P.). — Trois siècles d'économie maritime française. Paris, Rivière, 1931.

Cloarec (Paul). — La renaissance de notre marine marchande.

Colin (Ambroise). — La navigation commerciale au XIX^e^ siècle. Paris, A. Rousseau, 1901.

Collin (Maurice). — La situation de l'armement maritime en France de 1914 à 1919.

Daniélou (Charles). — La marine marchande. Figuière, 1925.

Dubois (Marcel). — La crise maritime. Paris, Librairie Orientale et Américaine, E. Guilmoto.

Fabre (R.). — Les grandes lignes de paquebots nord-atlantiques. Thèse Paris, 1928.

Fabry (G.). — De l'intervention directe de l'Etat dans les compagnies de navigation maritime. Thèse Paris, 1934.

Fraissingea (Louis). — Le problème de la marine marchande. Paris, 1909.

Grout. — Les services maritimes en France. Thèse Paris, 1908.
Grüef (Boyan). — La politique de la France à l'égard de la marine marchande pendant la guerre. Thèse Paris, 1921.
Haumont et Lévarey. — Les transports maritimes.
La Bruyère (René). — Notre marine marchande pendant la guerre. Paris, Payot, 1920.
Lecarpentier. — Commerce maritime et marine marchande. 1910.
Leconte (Henri). — La marine marchande française et le Traité de Versailles. Thèse Paris, 1925.
Lemée (Albert). — Etude économique sur la situation de la marine marchande française. Thèse Rennes, 1895.
Montety (F. de). — Les conventions entre l'Etat français et les grandes compagnies de navigation. Thèse Paris, 1928.
Monzie (A. de). — Les réformes maritimes. Challamel, 1914.
Noirel (Henri). — La marine marchande française pendant et après la guerre. Thèse Nancy, 1921.
Rondet-Saint (M.). — L'avenir de la France est sur mer. Plon, 1911.
— Le problème maritime d'après guerre. Trémieu, 1918.
Rousiers (de). — Les grandes industries modernes, t. IV : Transports maritimes. Paris, Colin, 1926.
Roux (J.-Charles). — Notre marine marchande. Paris, A. Colin, 1898.
— Le péril de notre marine marchande. Paris, La Renaissance du Livre, 1917.
Sarraut (Maurice). — Le problème de la marine marchande. Berger-Levrault, 1901.
Schaye (Paul-Adrien). — Marine marchande : Primes et subventions. Thèse Paris, 1900.
Théry (René). — L'effort de redressement de la Compagnie générale Transatlantique (3 août 1931-30 septembre 1935).
Vaugelas (Armand de). — La crise de la marine marchande. Thèse Paris, 1904.
Verneaux (René). — L'industrie des transports maritimes au XIX^e^ siècle et au commencement du XX^e^ siècle. Paris, A. Pedone, 1903, 2 vol.
Vigier (Paul). — Histoire de la politique de la France à l'égard de sa marine marchande depuis 1793. Thèse Bordeaux, 1901.

3° Journaux, Revues et Documents divers.

Bulletin quotidien de la Société d'études et d'informations économiques et ses suppléments.
Chronique des transports.
Economiste européen.
Europe nouvelle.
L'Illustration.
L'Information.

Journal de la marine marchande.
Journal officiel (débats et documents parlementaires).
Journée industrielle.
Rapports au Conseil d'administration et statuts de la Compagnie Générale Transatlantique.
Renseignements et documents sur la marine marchande, reproduits, analysés et traduits, en 1917-1918, *par la Compagnie des Messageries Maritimes,* 2e éd. Paris, Imprimerie Chaix, 1920.
Revue politique et parlementaire.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 5

CHAPITRE PRELIMINAIRE. — **La Compagnie Générale Transatlantique des origines à la fin de la guerre (1855-1918)**.. 9

Section I. — *Les origines de la Compagnie Générale Transatlantique* (1855-1864) 10

Section II. — *Le fonctionnement de la Compagnie de* 1864 *à* 1880 17

Section III. — *Les services de la Compagnie de* 1880 *à la déclaration de guerre* 21

§ 1. — Les services maritimes postaux entre la France et l'Afrique du Nord 21

§ 2. — Les services de la Transatlantique entre la France et l'Amérique 27

Section IV. — *La Compagnie Générale Transatlantique pendant la guerre* 35

CHAPITRE PREMIER. — **L'après-guerre immédiat (1918-1923)**. 40

Section I. — *La régénération de la Compagnie* 41

§ 1. — La situation à la fin de la guerre..... 41

§ 2. — L'activité de la Transatlantique pendant la période de régénération 44

Section II. — *La crise de* 1921 *à* 1923 53

Section III. — *L'avenant du* 23 *juin* 1923 62

CHAPITRE II. — **La période de prospérité (1924-1928)** 68

Section I. — *Les conventions entre la Compagnie Générale Transatlantique et l'Etat conclues au cours de cette période* 69

§ 1. — Les conventions relatives aux lignes d'Algérie-Tunisie 69

Pages

§ 2. — La convention du 10 janvier 1928 entre la Compagnie Générale Transatlantique et le Ministère de la Guerre, pour les transports entre la France et le Maroc 77

§ 3. — La convention du 21 avril 1927 relative aux lignes de l'Amérique Centrale et des Antilles..... 80

Section II. — *L'activité de la Compagnie pendant cette période* 86

CHAPITRE III. — **La période de déclin (1929-20 juillet 1933)**.. 97

Section I. — *Les causes du déclin* 98

Section II. — *La Transatlantique et les pouvoirs publics* .. 108

Section III. — *L'activité de la Compagnie pendant cette période* 116

CHAPITRE IV. — **La Compagnie Générale Transatlantique depuis sa réorganisation** 128

Section I. — *La réorganisation et le régime actuel de la Compagnie* 129

§ 1. — Le nouveau régime, d'après les lois du 20 juillet 1933 129

§ 2. — Système d'économie mixte ou entreprise d'Etat ? 142

§ 3. — Critiques adressées à l'organisation nouvelle et diverses solutions proposées 143

Section II. — *L'activité de la Compagnie depuis sa réorganisation. L'effort de redressement* 146

Section III. — « *Normandie* » 165

Section IV. — *L'avenant du 7 mars* 1935 175

CONCLUSION 177

BIBLIOGRAPHIE 181

20.197. — Bordeaux, Imprimerie Centrale Delmas, 6, place Saint-Christoly. — 1937.